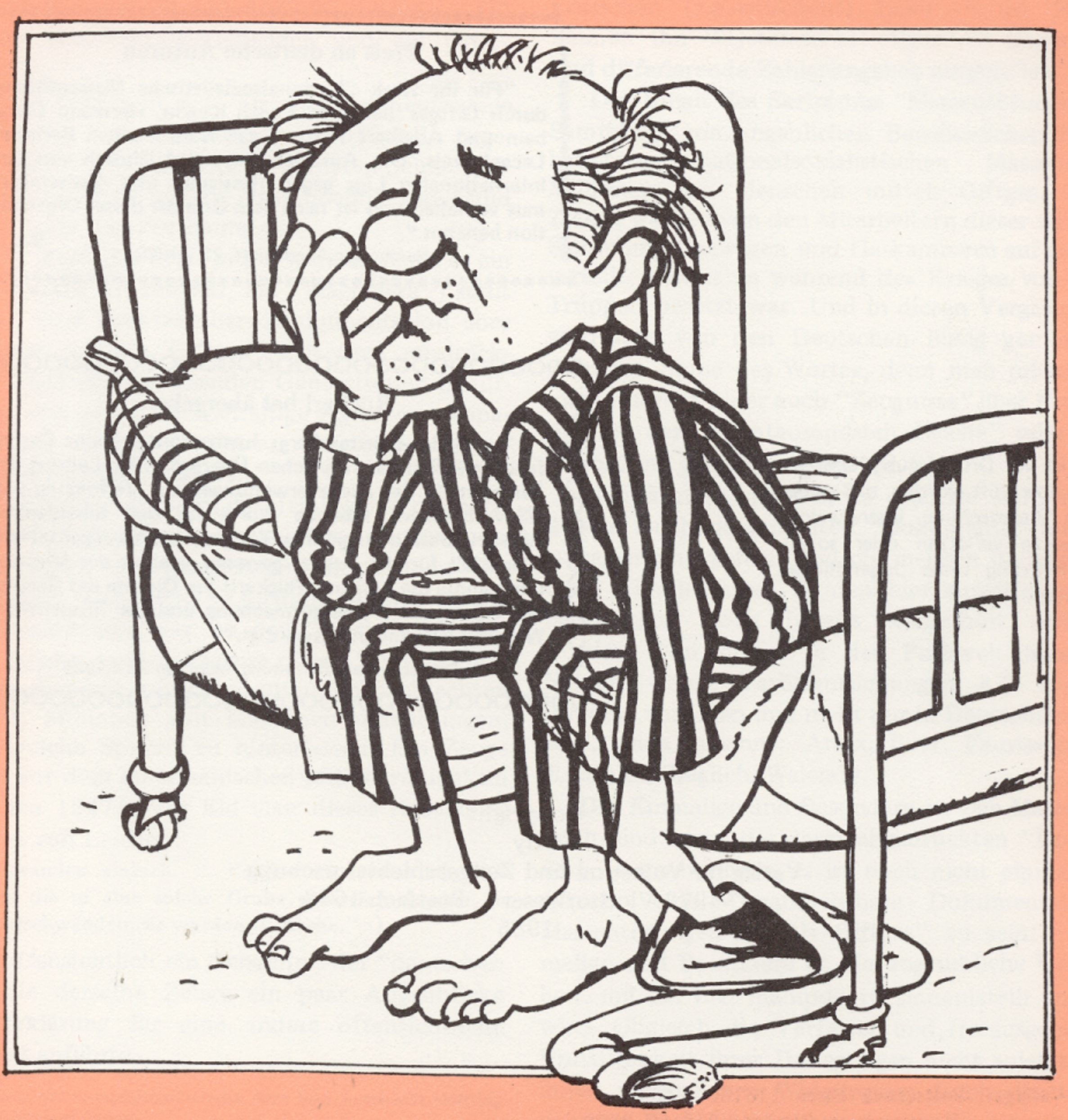
Historische Tatsachen Nr. 24

Dipl. Pol. Udo Walendy

Ingrid Weckert

„Massentötungen" oder Desinformation?



Seit Jahrzehnten nichts als Verbrechensvorwürfe! Befreier und Opportunistenbefreite überschlagen sich geradezu in Verkennung der Grenzen, die einer Glaubwürdigkeit oder gar erst Sachdebatte gesetzt sind, das "Schuldkonto" des deutschen Volkes endlos zu vermehren.

Soll er — der deutsche Michel — die Zipfelmütze eigentlich weiterhin aufsetzen? Diesmal denkt er nach! Er hat gerade Rückerl-Kogon-Langbein + Co-Autoren gelesen — auf Empfehlung des Bundesjustizministeriums und des Instituts für Zeitgeschichte. (S. 5 + 23)

Historische Tatsachen Nr. 24

— Wissenschaftliche Zeitschrift —

Ingrid Weckert

"Massentötungen" oder Desinformation?

Preis an deutsche Autoren

"Für ihr Werk 'Nationalsozialistische Massentötung durch Giftgas' bekamen Eugen Kogon, Hermann Langbein und Adalbert Rückerl den französischen Bernard-Lecach-Preis. Die Auszeichnung wird jährlich von der Internationalen Liga gegen Rassismus und Antisemitismus verliehen und ist nach dem Gründer dieser Organisation benannt." SAD

Hamburger Abendblatt, 23.3.1985

Rückerl hat übergeben

".... Baden-Württembergs Justizminister Heinz Eyrich fand anläßlich der feierlichen Übergabe (der Leitung der Zentralstelle der Justizverwaltungen zur Verfolgung von NS-Verbrechen) lobende Worte für den scheidenden Rückerl. Dessen langjährige Tätigkeit als NS-Jäger sei 'ein Glücksfall für die Justiz' gewesen, meinte der Minister und nannte die Leistung Rückerls 'im Dienste des Rechts, der Sühne, der Wiedergutmachung und der historischen Wahrheit bewunderungswürdig.'"

Deutsche Nationalzeitung, München 26.4.1985

Dieses Heft ist vor Drucklegung juristisch dahingehend überprüft worden, daß weder Inhalt noch Aufmachung irgendwelche BRD-Strafgesetze verletzen oder sozialethische Verwirrung unter Jugendlichen auslösen dürften.

Verlag für Volkstum und Zeitgeschichtsforschung
D-4973 Vlotho/Weser Postfach 1643
1985

Konten des Verlages: Postscheck Essen 116162 - 433
Kreissparkasse Herford 250 00 2532
(BLZ: 494 501 20)
Postscheck Wien: 7598.326

Druck: Kölle Druck, D-4973 Pr. Oldendorf

„NS-MASSENTÖTUNGEN"

Im Herbst 1983 erschien bei dem Verlag S. Fischer, Frankfurt a. Main, ein Buch mit dem Titel: "Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas", Untertitel: "Eine Dokumentation". Herausgeber sind 24 Autoren aus Deutschland, Österreich, Frankreich, den Niederlanden, Polen und Israel, vier Damen und 20 Herren. Als verantwortliche Herausgeber zeichnen Eugen Kogon, Hermann Langbein und Adalbert Rückerl: — ein Professor, ein Auschwitzüberlebender und ein Oberstaatsanwalt.

Sowohl das Thema in sich, als auch das heutzutage den Verfassern und Herausgebern offiziell zugesprochene öffentliche Renomée gebieten eine umfassende Stellungnahme seitens einer unabhängigen und sachlichen historischen Forschung.

Dieses Skriptum (für den *Spiegel* wäre es, hätte es ein anderes politisches Vorzeichen, ein "Machwerk") stellt sich vor als "eine unanfechtbare Dokumentation über Massentötungen mittels Giftgas", mit dem ausdrücklichen Ziel, "den nachwachsenden Generationen behilflich zu sein, sich gegen die vielfältige Agitation neonazistischer und anderer rechtsextremistischer (r.e.-istischer!) Kreise zu immunisieren".

In der Einführung bedauern die Herausgeber die noch immer (40 Jahre danach!) bestehenden Informationslücken hinsichtlich der planmäßigen Ermordung von (sechs) Millionen Menschen, — fürwahr, schwer zu beweisen! Offensichtlich war es den "Nazis" möglich ("Nazis" = übliche Ausdrucksweise dieser "Dokumentation", die auch nicht zwischen guten und schlechten differenziert), Millionen von Menschen umzubringen, ohne irgendwelche Spuren zu hinterlassen. Ein Zeuge sagte einmal vor dem amerikanischen Militärtribunal im Fall IG-Farben 1947 unter Eid über dieses rätselhafte Verschwinden von Leichen:

> "Sie verschwanden einfach. ... Es geschah tatsächlich, daß 1.000 Leichen, die in eine solche Grube geworfen wurden, in einer Stunde verschwanden, sie wurden zu Asche." 1)

Das war offensichtlich ein Geheimnis der "deutschen Methode", die derselbe Zeuge ein paar Augenblicke später als Erklärung für eine andere offensichtliche Unmöglichkeit anführte.

Für die Herausgeber des Massentötungsbuches war "die deutsche Methode" anscheinend nicht beweiskräftig genug, sonst hätten sie sich über die unzureichende Beweislage keine "besorgten" Gedanken gemacht. In ihrem Vorwort bedauern sie weiterhin, daß die Fachliteratur — sprich: Holocaust-Literatur — sich nicht immer miteinander abgestimmt hätte, so daß dem kritischen (r.e.-istischen!) Leser — die Herausgeber nennen ihn "Systemrechtfertiger" — Ungereimtheiten und differierende Zahlenangaben aufgefallen seien.

Der Inhalt des Skriptums "Massentötungen" ist eine Sammlung von angeblichen Beweisstücken für den behaupteten nationalsozialistischen Massenmord an Millionen von Menschen mittels Giftgas. Zu diesem Zweck werden von den Mitarbeitern dieser schauerlichen Sammlung Gaswagen und Gaskammern auf ganz Europa verteilt, soweit es während des Krieges von deutschen Truppen besetzt war. Und in diesen Vergasungsanlagen wird nun von den Deutschen lustig gemordet — im wahrsten Sinne des Wortes, denn man präsentiert dem angewiderten Leser auch "Zeugnisse" über Freudenfeste, die bei der "zehntausendsten Leiche" oder ähnlichen "Jubiläen" gefeiert wurden (S. 61).

Man könnte meinen, es erübrige sich, auf die in diesem Buch gesammelten "Dokumente" und Zeugenaussagen einzugehen, sind die meisten Richtigstellungen bzw. Widerlegungen zu den hier aufgestellten Sachbehauptungen doch bereits wiederholt veröffentlicht worden. Nur einige in der Fachwelt herausragende Namen, deren Veröffentlichungen z.T. sogar mehrsprachig vorliegen und nicht nur in Deutschland bekannt sind, seien genannt: Aretz, Butz, Faurisson, Hoggan, Rassinier, Stäglich, Walendy.

Das Einmalige und Besondere an dem Massentötungsbuch sind nicht die darin abgedruckten "Dokumente" und Zeugenberichte, es ist noch nicht einmal sein Anspruch, eine "unanfechtbare Dokumentation über Massentötungen mittels Giftgas" zu sein: — das Einmalige und Besondere ist die unglaubliche Unverfrorenheit, mit der hier manipuliert, sinnentstellt und "geirrt" wird. Obgleich die Verfasser und Herausgeber um die Unhaltbarkeit ihrer Darlegungen nicht zuletzt dank der ihnen zugänglichen Widerlegung durch die soeben genannten Fachpublizisten wissen, wenn sie schon keinen direkten Zugang zu naturwissenschaftlichen Denkkate-

---

1) Der Zeuge war der französisch-jüdische Arzt und Auschwitz-Häftling Dr. Charles Sigismund Bendel.
Udo Walendy (Hrsg.), "Auschwitz im IG-Farben Prozeß — Holocaust-*dokumente?*", Vlotho 1981, S. 58.

gorien haben sollten, präsentieren sie alles völlig kritiklos als "historische Wahrheit", was "die Nazis" belastet. Als Freiwild freigegeben, sind diese jeglicher Diffamierung ausgesetzt; ihnen wird, legt man die Formulierungen des Bundesgerichtshofs von Karlsruhe an, "das Menschsein abgesprochen", eine Todsünde wider den heiligen Geist, sollte ein Bundesbürger ähnlich mit einer anderen Menschengruppe verfahren.

Das Massentötungsbuch wimmelt dabei von Fehlern und Widersprüchen, von falschen Zitaten, Daten und Namen.

Zwei Jahre haben sich diese 24 "Fachwissenschaftler" bemüht, Dokumente zu sichten und die anscheinend glaubhaftesten zusammenzustellen. Doch trotz ihrer vier mehrtägigen Plenartagungen in München, Bad Homburg und Wien, auf denen sie ihre jeweiligen "Funde" und "Einsichten" vorstellten und verglichen, ist es ihnen nicht gelungen, ein überzeugendes Gebäude von Dokumenten und Beweisen für die Behauptung der "Massentötungen durch Giftgas" aufzurichten. Das Sammelsurium, das sie uns hier als "unanfechtbare Dokumentation" vorlegen, führt im Gegenteil alle Beweisversuche in dieser Richtung ad absurdum.

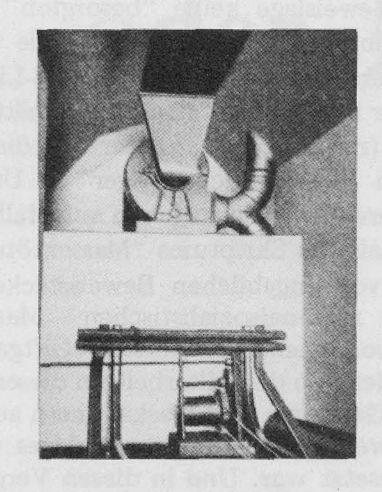


Abb. 38 Kreislauf- und Lüftungseinrichtung einer 400 cbm fassenden Eisenbahnentwesungskammer.

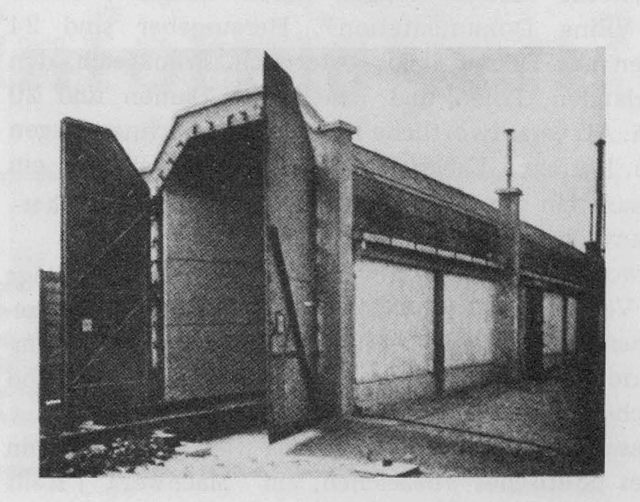


Abb. 39. Ansicht der Eisenbahn-Begasungskammer der Staatlichen Bahnen in Budapest. (Am hinteren Ende der Apparateraum mit Kreislaufanlage und Lüftungsgerät).

Dr. Gerhard Peters, "Die hochwirksamen Gase und Dämpfe in der Schädlingsbekämpfung", in Sammlung chemischer und chemisch-technischer Vorträge, Neue Folge Heft 47 a, Verlag Ferdinand Enke, Stuttgart, 1942, S. 52.

Druckfehler, falsche Namen und Zahlen

Wenn man dieses Buch studiert, gewinnt man den Eindruck, daß die Herausgeber kaum mit Ernsthaftigkeit bzw. wissenschaftlicher Akribie tätig gewesen sein können. Es wäre ihnen sonst nicht die Unzahl von Fehlern unterlaufen, die sich in dieser Zusammenstellung findet. Keiner dieser Autoren scheint sich bemüht zu haben, wenigstens den Umbruch noch einmal zu lesen. Wie wäre es anders zu erklären, daß sie die beiden nachhaltigsten Druckfehler auf den Seiten 110 und 130, wo jeweils mindestens eine ganze Zeile fehlt, übersehen konnten? Auf Seite 302 ist Anmerkung 6 unvollständig und bezieht sich auf Kapitel V und nicht, wie angegeben, IV. Auf Seite 314 stimmen die Anmerkungen 39 und 40 nicht: was hinter Anmerkung 39 steht, muß entfallen; der erste Teil hinter Anmerkung 40 gehört zu 39.

Die Schreibweise für gleiche Titel oder Namen stimmt nicht überein: Dokumenti/Dokumenty (S. 106/312); Schaefer/Schäfer (S. 108/312); Drexler/Drexel (S. 98/312). Auch Rechnen ist nicht ihre Stärke: 5+ 4 + 3 + 2 ist bei ihnen bereits 15! (S. 200). Welches Vertrauen soll man dann zu ihnen haben, wenn sie sich mit Millionen befassen?

Buchtitel werden falsch zitiert. Z.B.: Gitta Sereny, "Into the darkness" (S. 315). Der richtige Titel lautet: "Into That Darkness". Das Erscheinungsjahr der deutschen Übersetzung dieses Werkes wird fälschlich mit 1974 angegeben, richtig ist: 1979.

Sind wir kleinlich? Geht es hier nicht um Mord an Millionen Menschen? Und wir halten uns an lächerlichen Kleinigkeiten auf?

Der Leser mag vielleicht sagen: Ein falsch zitiertes Datum, eine falsche Summe, — was ist schon dabei? Das könne doch jedem mal passieren! Sicher, Fehler können jedem einmal unterlaufen und sind in Einzelfällen noch kein grundsätzlicher Qualitätsmangel. Doch welch überhebliche Empörung quillt Leuten der coleur wie der genannten Autoren aus der Feder, wenn jemand aus der "r.e.-istischen" Ecke sich einmal verschreibt oder sich verliest? Udo Walendy hat einschlägige Erfahrungen. In einem Schriftsatz an die Bundesprüfstelle für jugendgefährdende Schriften vom 22.5.1979 hat er in fristgebotener Eile bei der Abfassung einer Eingabe das Erscheinungsjahr eines Buches fälschlich mit "1964" anstatt richtig mit "1961" angegeben. Die Bundesprüfstelle antwortete daraufhin verächtlich:

"Diese Ausführungen des Antragsgegners sind zumindest unverständlich, wenn nicht gar bezeichnend für sein Buch und seine Zitierweise." [2]

Eines noch freundlicheren Umgangstones befleißigte sich der Gutachter des Instituts für Zeitgeschichte, Dr. Herman Graml, bei der Beurteilung des Buches "Wahrheit für Deutschland — Die Schuldfrage des Zweiten Weltkrieges" vor der Bundesprüfstelle für jugendgefährdende Schriften. Aus 468 Seiten quellengesicherter wissenschaftlicher Beweisführung machte er ein "Sammelsurium kommentierender Bemerkungen", wobei der Autor Walendy "fortwährend sowohl gegen die simpelsten handwerklichen Regeln wie gegen die sozusagen ethischen Prinzipien der Geschichtswissenschaft sündigt", "Täuschungstechniken anwendet" und damit sogar über "drei Varianten" zu einem "Höhepunkt" gelangt, "schlicht lügt" und mittels "irreführender und vernebelnder Darstellung Propaganda ohne jeden Wahrheitsgehalt" verbreitet. [3]

Warum freilich dieses Buch angesichts dieser offenbar so grotesken Mängel von Dr. Graml dennoch als "gefährlich" charakterisiert wurde, hat er nicht erläutert. Nun gut. —

Legen wir diesen Bundesbehörden-Maßstab an, so ist auch der kleinste Fehler in dem hier zu analysierenden "Massentötungsbuch" schon bezeichnend für die Zitierweise und den Mangel an Seriosität der 24 Herausgeber.

Auch Hermann Langbein beruft sich auf seine hohe ethische Auffassung von der Unabdingbarkeit für die Zuverlässigkeit der in einer wissenschaftlichen Arbeit dargelegten Fakten. Er rügt die an sich "unbedeutenden Irrtümer" Gerald Reitlingers in dessen Band "Die Endlösung" und folgert daraus, daß man "dann auch dem vom ihm publizierten Zahlenmaterial kritischer gegenüberstehen" müsse. [4]

Angewandt auf das Massentötungsbuch heißt das, daß die oben erwähnten Fehler — wir zeigen weitere auf! — nur die Indizien für eine unglaubliche Bedenkenlosigkeit sind, mit der in diesem Buch "Beweise" zusammengestellt wurden, die zudem untereinander so wenig stimmen, wie sie die Behauptung des nationalsozialistischen Massenmordes bekräftigen können.

Der Bundesminister der Justiz
4021 - 2 - 2 - 1 - 23 111/85

5300 Bonn 2, den 25. März 1985
Heinemannstraße 6, Postfach 20 06 50
Ruf: (0228) 58-1
bei Durchwahl 58 4287

Eing. 27.3.85

Herrn
Erich Meister
Am Waldseebad 5

3392 Clausthal-Zellerfeld

Sehr geehrter Herr Meister,

verbindlichen Dank für Ihr Schreiben vom 4. März 1985.

Die Literatur, auf die Sie sich beziehen ist hier bekannt; sie ist nicht geeignet, die Ergebnisse der historischen Forschung in Frage zu stellen. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie auf das 1983 im S. Fischer Verlag (Frankfurt am Main) erschienene Buch "Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas" verweisen, das eine zusammenfassende Darstellung der Ereignisse des nationalsozialistischen Völkermordes enthält, deren Quellen im einzelnen belegt sind.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

(Fieberg)

2) Vgl. *Historische Tatsachen* Nr. 13, S. 9 re. Spalte: Indizierungsbegründung der Bundesprüfstelle für jugendgefährdende Schriften v. 7.6.1979 — Nr. 2772 (Pr. 106/78) bezüglich des Buches "Wahrheit für Deutschland — Die Schuldfrage des Zweiten Weltkrieges", 2. verb. Auflage Vlotho 1965.

3) Vgl. *Historische Tatsachen* Nr. 13, S. 12 f Gutachten Dr. Graml.

4) Hermann Langbein, "Menschen in Auschwitz", Wien 1972, S. 24.

Die Quellen

Die Quellen für die auf 299 Seiten zusammengetragenen Weisheiten der 24 "Experten" werden in den insgesamt 551 Anmerkungen des wissenschaftlichen Apparates angeboten. Von diesen 551 Anmerkungen beziehen sich 364 auf 78 Gerichtsverfahren, die wegen nationalsozialistischer Gewaltverbrechen durchgeführt worden sind, und zwar sowohl vor den Siegermächten des Zweiten Weltkrieges einschließlich des Mitsiegers Sowjet-Polen, als auch vor bundesdeutschen Gerichten. Von den fragwürdigen Rechtsgrundlagen dieser Prozesse schweigt jedoch der 24-Sänger Höflichkeit.

Nur von 32 Dokumenten wird behauptet, daß sich ihr Original bzw. die Masterkopie des Originals in einem westlichen Archiv befindet (westlich = einschließlich des Archivs von Jad Vaschem in Jerusalem); 19 weitere Dokumente werden angegeben als in polnischen oder sowjet-russischen Archiven vorhanden, was jedoch nicht von neutralen Sachverständigen zu überprüfen ist. Kritisch untersucht wurde das jedoch alles nicht.

Was die Prozeßdokumente anbetrifft, so haben sich Kogon-Langbein-Rückerl und Co nicht etwa auf die entsprechenden Gerichtsakten konzentriert. Zumeist wird, wenn nicht nur aus der Anklageschrift, so allenfalls aus den Urteilssprüchen zitiert. Auch Zeugenaussagen werden freigiebigst und kritiklos als Beleg für historisches Geschehen verwertet. Gleichermaßen Vernehmungsprotokolle und Aussagen vor alliierten Militärtribunalen, die selbst von den Besatzungsoffizieren verworfen wurden, weil sie sich entweder bereits damals als falsch oder unerheblich herausgestellt hatten.

Daß eine Anklageschrift einen Beweiswert von Null hat, zeigt jeder Prozeß, der mit einem Freispruch endet. Gerade in diesen Tagen endete ein Mordprozeß damit, daß der Staatsanwalt in seinem Schlußplädoyer seine Anklage mit der Begründung zurückzog, daß ihm im Verlaufe der Verhandlung Sachverhalte bekanntgeworden seien, die seine Anklagevorwürfe hinfällig machten.

Und welchen Beweiswert haben Aussagen aus den Jahren 1945, 1946 - 1950, die unter Zwang oder gar — was keineswegs selten der Fall war! — Folter vor alliierten Behörden und Tribunalen gemacht wurden, soweit es Deutsche, Gefangene betrifft; oder auch solche Aussagen, soweit es Polen, Juden, bzw. überhaupt Antifaschisten betrifft, die mit ihrem parteiischen Aktivismus des Wohlwollens der Tribunale sicher waren? Der amerikanische Chefankläger Jackson war es selbst, der das Nürnberger Verfahren 1945/46, das als richtungweisendes Verfahren für alle die nachfolgenden Prozesse diente, als "Lynch-party" bezeichnet hatte, bevor er aus Washington nach Nürnberg abreiste. [5]

Dazu die Einseitigkeit der dort für diese Prozesse eigens — jeglichen normal üblichen Rechtsgrundsätzen widersprechend! — zusammengeschusterten Rechtsgrundlagen (Londoner Statut vom 8.8.1945, alliierte Kontrollratsgesetze, u.a. Nr. 10 usw.). Das alles soll sich wirklich nicht bis zum langjährigen Leiter der Zentralstelle der Justizverwaltungen, Herrn Oberstaatsanwalt Adalbert Rückerl, herumgesprochen haben oder zu den anderen angeblich so rechtsbeflissenen Autoren?

Über die grundsätzliche Problematik von Gerichtsprozessen als Beweismittel für historische Begebenheiten ist in der Vergangenheit bereits ausführlich berichtet worden. [6]. Um wieviel gravierender muß hier historische Wahrheit vom Prozeßergebnis abweichen, wenn die als Rechtsgrundlage dienenden Gesetze und obersten richtungweisenden Richtersprüche eine einseitige Strafverfolgung, einseitige Verbrechensnormen ausweisen, ausländische Zeugen keiner Meineidhaftung unterliegen, Dokumentationen fehlen, unveränderte Tatorte unzugänglich waren, über Geschehnisse, die jahrzehntelang zurückliegen, mit unzulänglichen juristischen Mitteln gerichtet wird, gefälschte Dokumente in Hülle und Fülle kritiklos als "Beweismaterial" übernommen werden, offizielle Gutachter nach den gleichen Kriterien verfahren, schließlich die in- und ausländische Presse ebenso jahrzehntelang gleichgerichtete Vorverurteilungen vorzunehmen pflegte!

Die von — insbesondere so ausgerichteten — Gerichten verkündete "Wahrheit" darf nicht mit der Ge-

5) Thomas Mason, "Harlan Fiske Stone — Pillar of the Law", New York 1962, S. 716

6) Vgl. z.B. Wilhelm Stäglich/Udo Walendy, "NS-Bewältigung — Deutsche Schreibtischtäter", in: *Historische Tatsachen* Nr. 5, Vlotho 1979; ferner: Wilhelm Stäglich, "Die Westdeutsche Justiz und die sogenannten NS-Gewaltverbrechen", Mohrkirch 1978. Die Fragwürdigkeit von Zeugenaussagen hat Dr. Wilhelm Stäglich in seinem "Auschwitz-Mythos", Tübingen 1979, S. 143 - 154 überzeugend dargestellt.

schichtswahrheit gleichgesetzt werden. Diese Erkenntnis wurde bereits in leidenschaftlichen Diskussionen während der Nürnberger Tribunalverfahren von Verteidigern wie von Presseberichterstattern öffentlich verfochten und gipfelte in der Feststellung:

> **"Prozeßwahrheit ist nicht Geschichtswahrheit. ... Angeklagte haben später kaum ein Interesse daran, den tatsächlichen, sogenannten objektiven Tatverlauf zu schildern, selbst wenn sie dazu in der Lage wären."** 7)

Und erst Tribunalrichter und Tribunalstaatsanwälte der Siegernationen! Sie wurden offenbar in jenen Diskussionen vergessen.

Daß Zeugenaussagen nicht unbedingt Wahrheitsbeweise darstellen, gibt selbst Prof. Martin Broszat, Direktor des "Instituts für Zeitgeschichte", München, zu, wenn er von "tatsächlich unrichtigen oder übertreibenden .... Aussagen ehemaliger Häftlinge oder Zeugen" spricht. 8)

Doch von alledem scheinen die Kogon-Langbein-Rückerl + Co-Autoren nichts zu wissen. — Soll man ihnen das glauben?

Die Unbedarftheit der Herausgeber von "Massentötungen" gegenüber anti-deutschen Schriftstücken geht noch erheblich weiter. Was in diesem Buch als "Dokument" gekennzeichnet ist, ist in vielen Fällen alles andere als ein Dokument im eigentlichen Sinn, nämlich Urkunde, Beweisstück. Oft handelt es sich lediglich um die mysteriöse Erklärung eines anonymen Zeugen, die oft sogar im Widerspruch zu den Behauptungen anderer Zeugen in der gleichen Angelegenheit steht. Selbst Buchzitate werden als "Zeugenaussagen" deklariert.

So entpuppt sich z.B. alles das, was dem ehemaligen Lagerkommandanten von Sobibor und Treblinka, Franz Stangl, in den Mund gelegt wird, als Zitat aus einem Buch der englischen Journalistin Gitta Sereny, die nach Stangls Inhaftierung Gespräche mit ihm geführt hat oder haben will und diese aus ihrem Gedächtnis in ihrem Werk "Into That Darkness" wiedergibt. Weder die Gespräche mit Franz Stangl noch die mit seiner Frau und anderen, die Missis Sereny ebenfalls in demselben Buch veröffentlicht hat, wurden aber jemals von den Gesprächspartnern auf ihre Richtigkeit hin überprüft und autorisiert. Dem Leser von "Massentötungen" wird jedoch der Eindruck vermittelt, er hätte authentische Aussagen von Franz Stangl vor sich.

Wie weit die angegebenen Quellen im Anmerkungsteil tatsächlich zu den Texten passen, auf die sie sich beziehen, konnte in den meisten Fällen nicht nachgeprüft werden, da entweder diese Quellen für einen "Privatgelehrten" unzugänglich sind oder aber die Anmerkungen zu unklar und unverständlich sind. Zweifel sind angebracht, wie folgendes Beispiel beweist:

Im Buch "Massentötungen" heißt es auf Seite 251 von einem 1945 in Mauthausen inhaftierten Arzt:

> **"Angesichts der Unmöglichkeit, die Vergasungen zu verhindern, beging Dr. Konieczny am Nachmittag des 24. April mit Betäubungsmitteln Selbstmord."**

In der dazugehörigen Anmerkung heißt es:

> **"Quellen bei Hermann Langbein: '... nicht wie die Schafe zur Schlachtbank', Frankfurt 1980, S. 262."**

Schlägt man nun bei Langbeins "Schafen" auf Seite 262 nach, so findet man einen Arzt Dr. Konieczny überhaupt nicht erwähnt. Im Namensregister von Langbeins "Schafen" taucht der Name Konieczny allerdings auf, mit Seitenverweis 427. Und dort, auf Seite 427, erfährt man, daß der Autor mit diesem Herrn Konieczny noch im Juni 1975 im Briefwechsel stand. Ist es also der falsche? Oder hat er gar keinen Selbstmord begangen? Oder stimmt die Anmerkung in 'Massentötungen" nicht?

Solche verlogenen Informationen leistet sich die "friedliebende Sowjetunion" noch im Jahre 1984 in der Bundesrepublik Deutschland amtlich herauszubringen, ohne daß amtlich ein Dementi aus Bonn entgegengesetzt wird:



"Ein Stück Menschenhaut, für die Weiterverarbeitung präpariert. Aus solcher Haut wurden Handtaschen, Handschuhe und Lampenschirme hergestellt."

"Sowjetunion heute", Köln, Sept. 1984, S. 15

Bezug: Nationalsozialismus

7) Wilhelm Raimund Beyer (Hrsg.) "Rückkehr unerwünscht". Joseph Drexels "Reise nach Mauthausen und der Widerstandskreis Ernst Niekisch", München 1980, S. 180.

8) Martin Broszat, "Zur Kritik der Publizistik des antisemitischen Rechtsextremismus", in: *Aus Politik und Zeitgeschichte* B 19/76, S. 5

Das ist ein kleines Beispiel für die Unzuverlässigkeit der angegebenen Quellen.

Bevor Herr Dr. Konieczny angeblich Selbstmord beging, wird uns in "Massentötungen" berichtet, daß zwei wegen Schwarzhörens zum Tode verurteilte polnische Häftlinge mit einer Spritze Evipan eingeschläfert wurden, ehe man sie "zum Vergasen" in den Block 31 transportierte. Da ergibt sich zunächst einmal der Gedanke, warum man zwei Menschen erst einmal narkotisiert, um sie dann umständlich in einen Vergasungsraum zu transportieren, wo man doch angeblich in den KL über genügend Phenol- oder sonstige Tötungsspritzen verfügte, die das angebliche Tötungsziel doch viel einfacher hätten erreichen lassen. — Im übrigen sprechen Kogon-Langbein-Rückerl und Co-Autoren von einer angeblichen Gaskammer in Mauthausen, die es nachweislich nie gegeben hat.

Die Behauptung, in und bei Mauthausen und Gusen seien Häftlinge mittels mobiler Gaswagen, zuweilen auch "in größeren Aktionen" vergast worden, führt auf ein höchst zweifelhaftes "Protokoll" — ähnlich der Herkunft des "Gerstein-Berichtes" — zurück.

Daß ein zuvor todwund geschossener Lagerkommandant Ziereis kein geschichtsbeständiges "Geständnis" mehr ablegen konnte ("ich habe den Vergasungswagen wiederholt selbst chauffriert" usw.) und daß das der Öffentlichkeit präsentierte "Vernehmungsprotokoll" keinerlei Sachwert haben kann, erfährt der irregeführte Leser nicht. Kogon-Langbein-Rückerl und Co-Autoren, 20 Herren und 4 Damen, geben solche Niederschriften vorbehaltlos und ohne Anmerkung für die Hintergründe als Nachweis für historisches Geschehen aus.

Funde haben sie nicht aufgespürt, über international gesicherte Beglaubigungen verfügen sie nicht.

Ein persönlicher Hinweis als Ergänzung:

Beim Lesen dieser Zeilen in "Massentötungen" erinnerte ich mich schmerzhaft an die Ereignisse im April 1945. Zu jener Zeit war ich als Krankenschwester in einem Reservelazarett der Deutschen Wehrmacht in Luhacovice bei Prag tätig. Im Gegensatz zum Revier im KL.Mauthausen hatten wir zu jener Zeit für unsere verwundeten Soldaten leider kein Evipan mehr. Und alle Operationen, einschließlich von Amputationen von Beinen oder Armen, mußten bei vollem Bewußtsein der Patienten ausgeführt werden. Die einzige "Schmerztablette", die wir verabreichen konnten, war selbst schon zu Beginn des Jahres 1945 Aspirin. Später mußten wir uns mit gepreßten Tabletten aus Mehl und Zucker behelfen.

Wer solche Verhältnisse erlebt hat, dem fehlen einfach die Worte über die Unverfrorenheit, mit denen die Autoren des Buches über "Massentötungen" ihre Geschichten der Öffentlichkeit unterbreiten.

Ein Kapitel für sich sind die Namen. Gerade hier sollte man größte Zuverlässigkeit erwarten und nicht die oberflächliche Handhabung, wie sie in "Massentötungen" vorliegt.

Da ist zum Beispiel die Aussage von Viktor Brack, einem Angeklagten im sogenannten Ärzte-Prozeß (21. Nov. 1946 - 20. Aug. 1947).

> "Um das Personal weiterhin zu beschäftigen, ... befahl mir Bühler, ... das Personal nach Lublin zu entsenden. ..."

so heißt es in "Massentötungen" auf Seite 149. — Tatsächlich aber hatte Brack nicht vom Staatssekretär Dr. Josef Bühler, sondern vom Reichsleiter Philipp Bouhler gesprochen. [9]

Nächster Fall: Da haben wir die Zeugenaussage eines französischen Häftlingsarztes Dr. Bendel:

> "Der oberste Leiter der Krematorien, Herr Hauptscharführer Mohl ... steigt auf eine Bank, um ihnen zu sagen, sie würden baden gehen, wonach ein heißer Kaffee sie erwartet. Es wird Beifall geklatscht. ... Allesamt entkleiden sie sich im Hof. Die Türen des Krematoriums öffnen sich, und sie betreten den großen Raum, der im Winter zur Kleiderablage dient. Wie Sardinen eingepfercht, begreifen sie, daß sie in eine Falle geraten sind....." (S. 228).

Der Name lautet richtig: Moll.

Dieser Dr. Bendel – er ist uns ja schon eingangs mit der "deutschen Methode" aufgestoßen — wird mehrmals erwähnt und als wahrheitsberichterstattender Sigismund Paul Bendel vorgestellt. In einem Gerichtsverfahren gegen Bruno Tesch u.a. im Jahre 1946, als Zeuge gehört, beantwortete er die Frage: "Welches ist Ihr voller Name? " mit: "Charles Sigismund Bendel". Also, wie heißt er nun: Sigismund Paul oder Charles Sigismund? Kogon-Langbein-Rückerl und Co-Autoren hätten gut daran getan, ihre Leser darauf aufmerksam zu machen, daß solche Leute ihre Namen ohnehin häufig ändern, aber wenn schon, dann so, daß man sie nicht wiedererkennt. Aber solche Vornamen-Dispositionen?

Unter den zahlreichen anonymen Zeugen, mit denen das Buch "Massentötungen" aufwartet, wird einer nach dem Namen des Standortarztes vom KL.Neuengamme gefragt. Er antwortet: "Dr. von Bothmann" (S. 267). Hermann Langbein jedoch kannte diesen Arzt persönlich, wie er in seinem Buch "Menschen in Auschwitz" bezeugt. [10] Er erwähnt ihn dort mehrmals, allerdings

---

9) Nürnberger Dokument NO-205, Faksimile-Abdruck, s.a.: Jochen von Lang, "Das Eichmannprotokoll. Tonbandaufzeichnungen der israelischen Verhöre", Berlin 1982, Dokumentenanhang. + Adalbert Rückerl (Hrsg.), "NS-Vernichtungslager im Spiegel deutscher Strafprozesse", München 1977, S. 120.

10) Hermann Langbein, "Menschen in Auschwitz", Wien 1972, S. 377.

schreibt er ihn: Dr. Bodmann. Fand er es nicht wichtig genug, auf diesen Namensunterschied hinzuweisen? Es wäre um so wichtiger gewesen, da noch ein anderer "Bothmann" in "Massentötungen" genannt wird, nämlich Hans Bothmann, SS-Hauptsturmführer und Führer des SS-Sonderkommandos in Kulmhof.

Von diesem Hans Bothmann wird behauptet, er hätte am 4.4.1946 in britischer Haft in Heide/Schleswig-Holstein Selbstmord durch Erhängen begangen.[11]) Allerdings rühmt sich ein jüdisches Mörderkommando mit dem fiktiven Namen "DIN" = Rache, Bothmann ermordet und diesen Mord als Selbstmord getarnt zu haben.[12])

Nächstes Beispiel:

Der Hauptprozeß vor dem "Internationalen" Militärgerichtshof in Nürnberg 1945 - 1946 dürfte (sollte!) allen Zeitgeschichtsforschern bekannt sein.

Der erste Verhandlungstag war der 20. November 1945, die Urteile wurden am 1. Oktober 1946 verlesen. Diese beiden Daten gelten allgemein als die Prozeßdaten: 20. November 1945 bis 1. Oktober 1946. — Eröffnet wurde der Prozeß mit einer Sitzung, die der "Internationale" Gerichtshof, der in Wirklichkeit lediglich ein alliierter Gerichtshof war, am 18. Oktober 1945 in Berlin abhielt. Daher könnte man auch dieses Datum als Prozeßbeginn bezeichnen. Die offizielle Dokumentation des IMT nennt ein drittes Datum, und zwar den 14. November 1945. Am 14. und 15. November 1945 fanden zwei vorbereitende Sitzungen in Nürnberg statt, in denen das Verfahren gegen den ursprünglich mitangeklagten Gustav Krupp von Bohlen und Halbach abgetrennt wurde.

Wenn man also den 18. Okt., 14. Nov. oder den 20. Nov. 1945 als Prozeßbeginn nennen würde, wäre es durchaus korrekt. Die Autoren von "Massentötungen" hatten jedoch das Bestreben, die Geschichte neu — anders — zu schreiben und lassen den Nürnberger Prozeß vom 24. Nov. 1945 bis 31. Aug. 1946 dauern.[13]) Mangelnde Sachkenntnis oder die bereits gerügte Bedenkenlosigkeit im Umgang mit Fakten?

Auch was sonst über den Nürnberger Prozeß zu Wissen von Kogon-Langbein-Rückerl und Co-Autoren gelangt ist, hält nicht immer strenger Prüfung stand. So haben sie 19 Angeklagte gezählt, statt der tatsächlichen 21. Verteidiger, meinen sie, hätte es 28 gegeben, doch es waren 34 (26 für die einzelnen Angeklagten und 8 für die angeklagten Organisationen und Gruppen). Erheblich vergaloppiert haben sie sich beim Zählen der Dokumente, die den Nürnberger Richtertisch geziert haben. 197.113 wären es gewesen, behaupten sie. Nein, soviel waren es nun doch nicht. Nach der offiziellen Dokumentation waren insgesamt 6.999 Schriftstücke zugelassen worden. Davon fast zwei Drittel, nämlich 4.638, zur Unterstützung der Anklage.

11) Rückerl, "NS-Vernichtungslager", S. 248.
12) Michael Elkins, "Forged in Fury", New York 1971, S. 21.
13) "Massentötungen", S. 12.

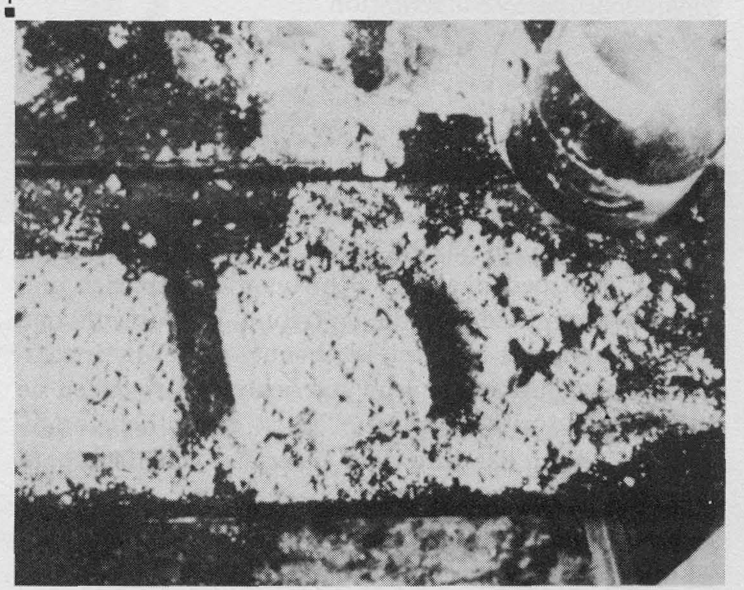
Wie gesagt, auch der Umgang mit Zahlen ist nicht ihre starke Seite.

Daß — unabhängig vom Nürnberger Tribunal — ein und dasselbe Gerichtsurteil (LG München) einmal mit 17. September 1975, ein anderes Mal mit 18. November 1974 zitiert wird (S. 98/312), während ein anderes die beiden Daten 23. März bzw. 22. März 1972 zudiktiert erhält (Seite 104/312) und eine gerichtliche Vernehmung einmal am 18. August 1947 und dann wieder am 18. Juli stattfand (Seite 213/215), nimmt bei dieser großzügigen Handhabung von Daten nicht mehr wunder.

Ein Brief des Herrn Sievers vom "Ahnenerbe e.V." an Eichmann erhält das Datum: 21. Aug. 1943 (S. 272). Warum? Auf dem Briefbogen steht deutlich lesbar: 21. Juni 1943.[14])

Diese Beispiele mögen genügen, um die Arbeitsweise der Kogon-Langbein-Rückerl und Co-Autoren in ihrem Buch "Massentötungen" — beispielhaft gewiß auch für ihre übrigen Massenpublikationen — und ihre unvorstellbare Leichtfertigkeit im Umgang mit Dokumenten aufzuzeigen.

Bisher ist der Staatsanwalt nicht wegen "Volksverhetzung und Verunglimpfung des Andenkens Verstorbener" anläßlich dieser amtlichen sowjetischen Lügenmeldung aus Köln tätig geworden:



"Seifenstücke, die aus den Leichen zu Tode gequälter Häftlinge der Konzentrationslager hergestellt wurden."

"Sowjetunion heute", Köln, Sept. 1984, S. 15

Auch dieses Bild wie üblich ohne jegliche Beweisführung bezogen auf "die Nazis".

14) Kopie im Besitz der Autorin

Inhaltliche Widersprüche

Haben wir uns zunächst mit den formalen Fehlern in "Massentötungen" befaßt, so wollen wir uns jetzt ernsthafteren Dingen, nämlich den inhaltlichen Widersprüchen zuwenden. Es ist erstaunlich, daß es den Herausgebern gelungen ist, hunderte (genau 248) von Dokumenten zusammenzustellen, die nicht nur anderen, hier nicht zitierten Quellen, sondern auch einander widersprechen und dies in der verblüffendsten Art und Weise, so daß oft ein Dokument das andere ausschließt. Lesen wir z.B. auf der einen Seite, daß ein polnischer Eisenbahner bezeugt, in den Sommermonaten 1942 täglich einen Zug voller Juden aus dem Ghetto Lodz in das Vernichtungslager Chelmno abgefertigt zu haben, der zur "Vergasung" fuhr (was uns die genannten Autoren als Beweis für historisches Geschehen servieren), so wird uns ein paar Seiten weiter eine Tabelle präsentiert, aus der hervorgeht, daß gerade in den Sommermonaten dieser Todeszug n i c h t verkehrte (S. 121/132). – Beides rangiert bei Kogon-Langbein-Rückerl + Co als "unanfechtbare Dokumentation".

An anderer Stelle heißt es:

"Es ist gerichtlich festgestellt, daß ... in der Euthanasie-Anstalt Grafeneck ... insgesamt 10.654 Kranke vergast worden sind."

Zwei Seiten weiter lesen wir, daß es sich bei dieser "gerichtlichen Feststellung" um einen Irrtum gehandelt hat und tatsächlich nur 9.839 Kranke getötet wurden (S. 60/62). Man bedenke: Ein Schwurgericht irrt sich und begründet sein Urteil auf diesen Irrtum. Und obwohl den Herausgebern das bekannt ist, benutzen sie die irrtümliche Zahlenangabe des Schwurgerichts und versehen sie mit dem Autoritätsmerkmal "Es ist gerichtlich festgestellt ...!" Auch das wird dem Leser als "unanfechtbare Dokumentation" vorgesetzt!

Das sind nur zwei Beispiele von vielen — die Gesamtzahl geht fast an die hundert. Auf die wichtigsten der anderen werden wir noch zu sprechen kommen.

Außer den Widersprüchen in sich, also innerhalb des Massentötungsbandes, gibt es eine fast noch größere Anzahl von Widersprüchen zu den gleichen Themen, die sich aus den Vergleichen mit Darstellungen in anderen Werken ergeben und die zum Teil von denselben Herausgebern stammen.

Mit einem wissenschaftlichen Anspruch völlig unvereinbar ist jedoch die Methode, mit der hier Dokumente behandelt werden. Die Zitate werden aus dem Zusammenhang gerissen und oft als Beleg für das Gegenteil dessen benutzt, was sie im ursprünglichen Text meinten. Teilzitate aus einander widersprechenden Dokumenten werden so aneinandergefügt, daß es wie eine einheitliche Aussage wirkt.

Da ist zum Beispiel der Gerstein- und der Prof. Pfannenstiel-Bericht (S. 171 - 174). Wenn man schon den höchst umstrittenen Gerstein-Bericht benutzen will, dann muß man ihn zumindest in seiner ganzen Fragwürdigkeit, mit allen seinen zweifelhaften und unglaubwürdigen Angaben zitieren. Eine Auswahl nur genehmer Passagen zu treffen, wie es Kogon-Langbein-Rückerl + Co tun, ist schlicht Betrug. Wer den Gerstein-Bericht kennt, weiß auch um seine märchenhaften Zahlenangaben, die alles andere als realitätsbezogen sind, vor allem weiß er um die rätselhaften Herkünfte dieses "Dokuments" und den Tod Gersteins in französischer Gefangenschaft noch im Jahr 1945, ohne daß Gerstein zu dem ihm zugeschriebenen "Dokument" jemals Stellung nehmen oder eine neutrale Instanz die "Freiwilligkeit" der Aussage Gersteins hätte überprüfen können.

Zu den unglaublichen Zeitangaben gehört u.a., daß Gerstein mit seiner Stoppuhr eine Zeit von zwei Stunden und 49 Minuten gemessen haben will, "bis der Dieselmotor (in der 'Vergasungsanlage' des KL.Belzec) angesprungen ist und weitere 38 Minuten vergangen waren, bis alle Opfer tot waren". Neben Gerstein stand der Hygiene-Fachmann, Professor Wilhelm Pfannenstiel — zumindest nach einer Aussage, die letzterer, unter Druck, nach dem Krieg gemacht haben soll. Auch Pfannenstiel maß die Zeit. Dabei entging ihm völlig, daß der Dieselmotor zwei Stunden und 49 Minuten brauchte, um anzuspringen, und weitere 38 Minuten, um alle eingeschlossenen Juden zu töten. Er hat insgesamt, d.h. für den ganzen Vorgang der "Vergasung", nur 18 Minuten gemessen.

Ein unauflöslicher Widerspruch? Nicht für Kogon-Langbein-Rückerl. Man bringt halt nur einen kurzen Ausschnitt aus dem Gerstein-Bericht, der nichts von der

Wartezeit beinhaltet und fügt dann Pfannenstiel mit seinen 18 Minuten an. Weist etwa ein Hinweis für die Leser darauf hin, daß den Herausgebern der Gerstein-Bericht in den ausgelassenen Teilen unglaubwürdig schien? Nein, so etwas gibt es nicht in unserer "unanfechtbaren Dokumentation".

Andere Dokumente werden schlichtweg gefälscht, verändert, frisiert. Worte, Zeilen, ganze Absätze werden ausgelassen, im Text umrangiert und umnumeriert, Zahlen und Namen werden geändert, Textergänzungen werden vorgenommen und in die wörtlichen Aussagen eines Zeugen eingeschoben, unverständliche Passagen werden umgeschrieben — kurzum, Praktiken, die im Privatleben zu ernsten rechtlichen Konsequenzen führen würden. So werden mit Leichtigkeit Zeugen für Vorgänge geschaffen, von denen sie gar nichts wußten. So etwas ficht Kogon-Langbein-Rückerl + Co-Autoren nicht an.

Nehmen wir zum Beispiel Herrn Josef Oberhauser, den ehemaligen SS-Obersturmführer und Adjutanten des Kommandanten von Belzec, Christian Wirth. In einem Prozeß in München im Jahre 1965 wurde ihm vorgeworfen — und zwar erst zwanzig Jahre nach Kriegsende! —, für den Tod von hunderttausenden von Juden verantwortlich zu sein. Oberhauser, durch die Zermürbungs- und Befragungspraktik im Vorverfahren aller Illusionen und seines Glaubens an Gerechtigkeit beraubt, weigerte sich während des Prozesses, weitere Angaben zu machen. Das Schwurgericht München legte dem Verfahren daher seine während der Vernehmungen gemachten Aussagen zugrunde. Zitiert als seine Aussagen wird folgendes:

"Die Vergasungen von Juden im Lager Belzec bis zum 1.8.1942 können in 2 Kategorien eingeteilt werden. Bei der ersten Versuchsreihe handelte es sich um 2 bis 3 Transporte à 4 bis 6 Waggons à 20 bis 40 Personen. Durchschnittlich wurden pro Transport 150 Juden angeliefert und getötet. Diese Vergasungen standen noch nicht im Zeichen einer systematischen Ausrottungsaktion, sondern man wollte zunächst einmal die Kapazität des Lagers ausprobieren und überprüfen, wie eine Vergasung technisch durchgeführt werden konnte. Nach diesen ersten Vergasungen sind dann Wirth und Schwarz sowie das gesamte deutsche Personal aus Belzec verschwunden." [15)]

"Massentötungen" bringt von dieser Aussage nur den letzten Satz und zwar als Zeugnis für 80.000-fachen Mord. Das liest sich so (S. 170):

"Als nach etwa vier Wochen Großaktion 80.000 Juden ermordet waren, wurden die Transporte eingestellt. Gegen Ende April oder Anfang Mai 1942 verließen Wirth und seine SS-Männer das Lager.

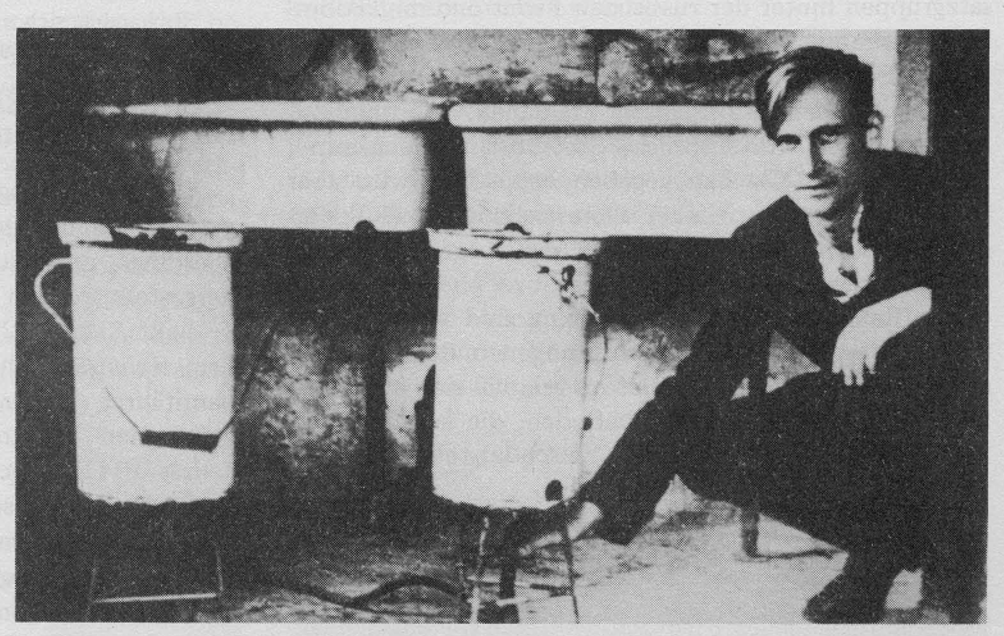
Oberhauser sagte darüber aus:

'Nach diesen ersten Vergasungen sind Wirth und Schwarz sowie das gesamte Personal aus Belzec verschwunden.'"

"Darüber", d.h. über die "Großaktion", bei der 80.000 Juden ermordet worden sein sollen, hat Oberhauser selbst, Rückerl aaO. zufolge, überhaupt nichts ausgesagt.

Hier wird mit Betrug gearbeitet und Schindluder mit dem guten Glauben des Lesers getrieben.

Die Propaganda-Gift-Kiste aus dem Ersten Weltkrieg hat für die Sowjetunion 40 Jahre nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges noch nichts an "Aktualität" eingebüßt:



"Ein gewisser Masur war 'Fachmann' für die Herstellung von Seife aus Häftlingsleichen."

"Sowjetunion heute", Köln, Sept. 1984, S. 14 - 16 — Bezug wie üblich: NS

— Bundesprüfstelle herhören! Das ist hier doch ein eindeutiger Gefahrenfall für "sozialethische Verwirrung Jugendlicher"!

Wir geben dieses Zitat so wieder, wie es Oberstaatsanwalt Rückerl als angebliche Aussage von Oberhauser publiziert hat, ohne überprüfen zu können, ob der inhaftierte Oberhauser jenes wirklich bekundet hat oder ob dies lediglich in der Anklageschrift als "Aussage Oberhauser" behauptet, unterstellt wird. Eine sachgerechte Prüfung dieser Aussage ergibt zumindest, daß es selbst für jene Behauptung keine ergänzenden Beweise gibt. Doch lassen wir dies hier dahingestellt.

15) Rückerl, "NS-Vernichtungslager", S. 136.

Gaskammern und Gaswagen

nahezu überall

Die Grundbehauptung von "Massentötungen" ist, daß es Gaskammern bzw. Anlagen zum Töten von Menschen durch Giftgas zunächst in den sogenannten Euthanasieanstalten, dann im Operationsgebiet der Einsatzgruppen hinter der russischen Front und im "Todeslager Kulmhof" und schließlich in den "Vernichtungslagern" Sobibor, Belzec, Treblinka und Auschwitz sowie in den Konzentrationslagern Majdanek, Mauthausen, Sachsenhausen, Ravensbrück, Stutthoff, Neuengamme, Natzweiler und Dachau gegeben habe. Nun wird aber längst auch von offizieller Seite behauptet, daß Vergasungen von Menschen nur in den Lagern in Polen stattgefunden haben sollen. [16)]

Im Rahmen dieser Untersuchung sind wir genötigt, uns auf die wichtigsten Behauptungen und ihre Widersprüche zu konzentrieren. Betont sei, daß sich unter den 291 Textseiten nur wenige befinden, die keine Fehler, Irrtümer, Widersprüche bzw. Falschdarstellungen aufweisen.

Als mobile Tötungswagen sollen laut "Massentötungen" sogenannte "Gaswagen" benutzt worden sein, deren Auspuffgase in das Innere des geschlossenen Kastenaufbaus geleitet wurden, wodurch die darin eingeschlossenen Opfer getötet wurden. Gaswagen hätte es angeblich sowohl bei den Einsatzkommandos hinter der Front, als auch im "Todeslager Kulmhof" (Chelmno), auch in Mauthausen gegeben.

Kogon-Langbein-Rückerl + Co-Autoren bieten uns verschiedene Typen solcher Gaswagen an: einen Typ "Saurer" = 5-Tonner, mit einem Fassungsvermögen von 50 - 60 Personen (S. 84) bzw. 80 Personen (S. 98), einen kleineren Typ "Diamond" = 3-Tonner mit einem Fassungsvermögen von 25 - 30 Personen (S. 84) bzw. 50 Personen (S. 98), sowie eine Zugmaschine mit Sattelschlepper und der Aufschrift "Kaisers Kaffee Geschäft" (63/64).

Bereits die Kapazitätsdifferenzen bleiben ungeklärt. Aus dem Text geht auch nicht hervor, ob die beiden genannten Firmen die kompletten LKW, nur deren Fahrgestelle, Aufbauten oder nur den Motor geliefert hätten. In "Massentötungen" wird auf S. 84, sich widersprechend, behauptet:

> **"Es handelt sich um zwei LKW-Typen: den kleinen Diamond-Wagen ... und den größeren Saurer",**
> **und**
> **"In Auftrag gegeben waren ... bei der Fa. 'Gaubschat' Spezialaufbauten für angelieferte Fahrgestelle."**

Ein kriegsgefangener Zeuge, der behauptete, die Gaswagen "bis ins Detail" beschreiben zu können, meint allerdings, daß nur "der Motor von der Firma Saurer hergestellt worden" sei (S. 107).

Laut "Massentötungen" unterstanden die Gaswagen dem Reichssicherheitshauptamt, Abt. II D, Obersturmbannführer Walter Rauff. Wie er allerdings zu ihnen gekommen ist, grenzte schon an Zauberei. Ende des Jahres 1941 besprach er angeblich mit einem Untergebenen den Plan, solche "Gaswagen" anzuschaffen bzw. anfertigen zu lassen. Man fragte bei einer Werkstatt an, ob es wohl möglich sei, Auspuffgase in einen geschlossenen Wagenaufbau zu leiten. Die Werkstatt bejahte das. Daraufhin wurden bei der "Dienststelle für Kraftfahrwesen" der Wehrmacht 5 große Lkw beantragt. Zur Erinnerung: Wir hatten Krieg, und Fahrzeuge waren kontingentiert bzw. für die Wehrmacht vorbehalten. Die "Dienststelle für Kraftfahrwesen" lehnte diesen Antrag denn auch ab. Das spielte sich alles, laut Zeugenaussage, Ende des Jahres 1941 ab. Nach der Ablehnung des Antrages wurde der Chef von Abt. II D des Reichssicherheitshauptamtes, Walter Rauff, persönlich eingeschaltet und, wie das so zu sein pflegt, ihm gelang, was seinen Untergebenen verwehrt wurde: sein Antrag wurde genehmigt, und 5 Lkw — nach anderer Darstellung nur Fahrgestelle [17)] — der Firma Saurer wurden geliefert (S.82/83).

16) Vgl. Faksimile-Schreiben des Instituts für Zeitgeschichte v. 17.7.1961, s. S. 20.

17) Helmut Krausnick/Hans-Heinrich Wilhelm, "Die Truppe des Weltanschauungskrieges — Die Einsatzgruppen der Sicherheitspolizei und des SD 1938 - 1942", Stuttgart 1981, S. 551.

Die Behauptung, daß Obersturmbannführer Rauff den Auftrag zur Fertigung solcher Gaswagen gegeben hätte, paßt allerdings nicht zu der Tatsache, daß Rauff zu dieser Zeit gar nicht Leiter der zuständigen Abteilung des Reichssicherheitshauptamtes war, ja, sich von September 1941 bis Mai 1942 nicht einmal in Berlin aufhielt, sondern nach Prag abkommandiert war. [18]

Nunmehr — so "Massentötungen" — wurden bei der Firma "Gaubschat" in Berlin spezielle, hermetisch abschließbare Laderäume für die Fahrzeuge bestellt. Das muß aber schon im Jahr 1942 gewesen sein, denn der Auftrag, den "Gaubschat" bestätigt, trägt die Bestellnummer 668/42.[19]

Allerdings geht aus dem Schreiben von Gaubschat nicht hervor, daß es sich um "hermetisch abschließbare Laderäume" gehandelt hätte, sondern Gaubschat spricht nur von "Aufbauten" für angelieferte Saurerfahrgestelle.

Auch die Firma "Gaubschat" war im Kriegseinsatz, ein Teil ihrer Belegschaft war zur Wehrmacht eingezogen, kurz: sie konnte die Ausführung des Auftrages kurzfristig nicht zusagen. Laut "Massentötungen" war es ihr jedoch möglich, **einen** Laderaum, anstatt der bestellten fünf, anzufertigen und zu liefern (S. 83). Da die Lieferung offensichtlich in den ersten Monaten des Jahres 1942 erfolgte, ist anzunehmen, daß es sich um ein Standardmodell der Firma "Gaubschat, Fahrzeugwerke GmbH" gehandelt hat und nicht um eine Spezialanfertigung, die mit Sicherheit mehr Zeit in Anspruch genommen hätte. (Wie begrenzt die Arbeitsmöglichkeiten bei "Gaubschat" zu jener Zeit waren, geht allein aus der Tatsache hervor, daß es normalerweise 14 Tage dauerte, bis auch nur die Briefe des Reichssicherheitshauptamtes bestätigt und beantwortet werden konnten.)

Und nun — man höre und staune — erzählen uns Kogon-Langbein-Rückerl + Co., in diesem so geschaffenen und Anfang 1942 gelieferten "Gaswagen" hätten die ersten "Probevergasungen" im Herbst 1941 stattgefunden (S. 82 - 83)!

Überflüssig zu sagen, daß uns die genannten Autoren auch für diese Geschichte lediglich nicht überprüfbare "Augenzeugen" bieten.

Die Gaswagen, kaum ausgedacht und schon vorher vorhanden, waren "längst in Betrieb". So in Kiew (Ukraine) seit September 1941 (S. 93), in der Ukraine seit November 1941 (S. 86), bereits auf dem Vormarsch zur Halbinsel Krim im Oktober 1941 (S. 98), in Charkow und in Riga seit Dezember 1941 (S. 86, 87).

Für die "Gaswagen" werden uns, wie bereits gesagt, in "Massentötungen" zwei verschiedene Typen angeboten: Saurer und Diamond.

Saurer

Die Schweizer Automobilfirma "Saurer", mit Filialen u.a. in Wien, war vor dem Krieg ein weltweit bekannter Hersteller für Holzgaswagen. Das waren Fahrzeuge, die anstatt mit Benzin oder Diesel mit Holzgas betrieben wurden. Sie hatten einen Generator, der Holz — ggf. auch andere beliebige Brennstoffe — in Gas verwandelte, mit welchem der Otto- bzw. der Dieselmotor des Lastkraftwagens betrieben wurde.

Während des Krieges erfuhr der Bau von Generator-Fahrzeugen eine erhebliche Steigerung und viele große Autofirmen wie Ford, Deutz, Opel, Mercedes-Benz, Henschel spezialisierten sich auf die Produktion von Generator-Fahrzeugen, auch "Fahrzeug-Gaserzeuger" genannt. Brennstoff war nebst Holz vorwiegend Kohle und Koks.

Der Generalbevollmächtigte für das Kraftfahrwesen, Generalmajor Adolf von Schell, hatte bereits im September 1939 die Förderung von Forschung und Entwicklung von Generator-Fahrzeugen angeordnet. Sein

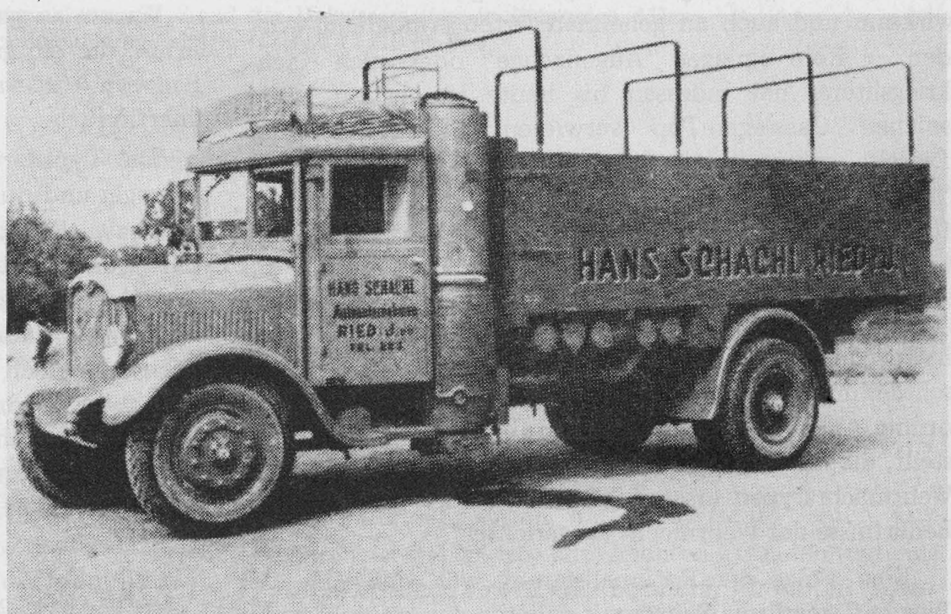


Abb. 1. Saurer 5 BHw. mit Holzgasantrieb.

Walter Kurth, "Holzgas-Betriebserfahrungen in Österreich", in Zeitschrift des Österr. Ingenieur- und Architektenvereines, Heft 11/12, 1936, S. 61.

18) Eidesstattliche Erklärung von Walter Rauff vom 19. Okt. 1945; Nürnberger Dokument PS-2348, IMT Bd. XXX, S. 256 f.
"Ich war Chef dieser technischen Abteilung vom Februar 1940 bis März 1940. Von Mai 1940 bis Mai 1941 war ich in der deutschen Marine. Von September 41 bis Mai 1942 war ich in Prag. Dann wurde ich erneut Chef der Abteilung von Mai 1942 bis Juni 1942."

19) Kopie im Besitz der Autorin.

Ziel war die Umstellung sämtlicher Nutzfahrzeuge auf Generatorbetrieb, so daß "jedes Quantum an entbehrlichen flüssigen Kraftstoffen für die Wehrmacht zur Verfügung" gestellt werden konnte. [20]

Hier haben wir die "idealen Gaswagen", die sich zum Töten von Menschen "bestens geeignet" hätten. (Man verzeihe uns die makabre Ausdrucksweise, aber für die wissenschaftliche Untersuchung dieses uns aufgenötigten Themas bleiben uns diese technischen Untersuchungen nicht erspart.)

Zunächst wäre Holzgas vom Kostenfaktor wie von der Kontingentierung her in der damaligen Lage einfacher zu beschaffen gewesen als Dieselkraftstoff. Zum anderen enthält das Gas, das sich als Abgas bei der Verbrennung eines Holzkohlegenerators — vor allem auch bei Leerlaufschaltung eines damit betriebenen Motors — bildet, eine hochgradige Konzentration von Kohlenmonoxyd. Man brauchte sogar noch nicht einmal einen solchen Motor dafür, denn es hätte genügt, das aus dem Holzgasbehälter entweichende Gas anstatt in den Motor, in den Laderaum zu den eingeschlossenen Opfern zu leiten.

Hätten Führungskräfte, die sich auch der vorhandenen technischen Experten zu bedienen gewußt hätten, die Vergasung von Menschen in mobilen Wagen befohlen, so hätten sie mit Sicherheit auf jene Wagen verwiesen: Mit Holzkohle betriebene Generatorwagen. Sie waren genügend vorhanden und wären insofern auch im Fuhrpark der Wehrmachtfahrzeuge gar nicht aufgefallen. Insofern hätten sie auch bei den Opfern auf kein größeres Mißtrauen stoßen können, als bei Dieselbetriebenen Fahrzeugen. Die Tötung wäre rasch und wirksam und auch an geheimen Orten ermöglicht worden. — Kein einziger "Augenzeuge" oder auch Nachkriegsliterat hat indessen bis heute jemals auf einen solchen Gaswagen-Typ verwiesen. Stattdessen sind Dieselfahrzeuge mit extra montierten, rostanfälligen "Schläuchen", die die Auspuffgase in den kastenförmigen Laderaum geleitet hätten, ihre einzig "bezeugten" technischen Daten.

Gleichzeitig mit der Umstellung auf Generatorbetrieb hatte von Schell in seinem "Schell-Programm" die Beschränkung im Kfz-Bau auf einige wenige Typen angeordnet. Der Bau von Personenkraftwagen wurde eingestellt, die bereits angelaufene Produktion von Pkw durch Wehrmachtstypen ersetzt. Der Lkw-Bau wurde auf die Bedürfnisse der Wehrmacht ausgerichtet.

Eine Folge der Rationalisierung war, daß sich die Wiener Zweigfirma Saurer mit anderen Automobilfirmen auf ein bestimmtes Wagenmodell einigte, das von diesen vier Unternehmen gemeinsam gebaut wurde. Es handelt sich dabei um einen 4,5-Tonner Lkw mit Dieselmotor. [21] "Augenzeugen" sprachen zwar von einem 5-Tonner mit Otto- (Benzin-)Motor (S. 91), — dennoch hatte der Saurer 4,5-Tonner Lkw einen Dieselmotor, der für "Vergasungen" von Menschen denkbar ungeeignet war.

Diamond

Warum man für den Bau der "Gaswagen" gerade die Firmen "Saurer" und "Diamond" bemühte, geht nicht aus "Massentötungen" hervor. Immerhin dürfte es keine Schwierigkeiten bereitet haben, von der Schweizer Automobilfirma "Saurer" Lkws zu bestellen, da sie in Wien, und damit seit 1938 im Großdeutschen Reich, ein Zweigwerk unterhielt.

Völlig unerklärlich bleibt jedoch die Wahl der "Diamond"-Lastkraftwagen. "Diamond" war eine amerikanische Automobilfirma mit Sitz in Chicago. Sie exportierte zwar u.a. nach Europa, aber sicher nicht mehr im Jahre 1941 nach Deutschland. Im übrigen war der komplette Name "Diamond T". Ein großes T in einer Rombe auf den Kühlern sämtlicher Modelle war das Firmenzeichen und stand für den Namen des Gründers und Inhabers der Firma: C.A. Tilt. In den dreißiger Jahren spezialisierte sich "Diamond" in immer stärkerem Maße auf Tanklastwagen, die für größere Strecken präpariert waren und fertigte u.a. die Wagen für die Firma "Texaco Oil Company" und andere Gasolin-Lieferanten in den USA. [22]

Warum ausgerechnet diese amerikanische Automobilfirma, die ein ganz spezielles Programm hatte, mit dem Bau von "Gaswagen" beauftragt worden sein soll, bleibt unerfindlich.

Die Typisierung mit "Diamond" erscheint geradezu abwegig und nur für jene sinnvoll, die deutschen Experten bzw. Fahrzeugherstellern eine Nachprüfung zu erschweren trachteten. Sollte sich z.B. trotz der alliierten Verfolgungshatz ein ehemaliger Gaubschat- oder Saurer-Mitarbeiter finden, der an Hand konkreter Produktionsnachweise doch noch in der Lage sein sollte, die Unrichtigkeit der vorgebrachten Behauptungen zu belegen, so war entsprechend vorgesorgt worden: Man konnte auf "Diamond" verweisen, für deren Betriebsinterna er mit Sicherheit keine Kenntnis haben konnte. [23]

---

20) ATZ *Automobiltechnische Zeitschrift*, 1941, Heft 18, S. 445.

21) John Milsom, "German Military Transport of World War Two" London - New York 1975, S. 83. S.a.: "The Complete Encyclopedia of Commercial Vehicles", Osceola/Wisconsin 1979, S. 545.

22) "The Complete Encyclopedia of Commercial Vehicles", S. 195 - 198.

23) Im übrigen hat die ursprüngliche "Diamond T Motor Car Co., Chicago" im Jahre 1958 ihre Tore geschlossen. Die Produktion von Lkws der Marke Diamond T wurde dann noch drei Jahre lang von der Firma "White Motor Co., Chicago" betrieben, wurde 1961 nach Michigan verlegt und ab 1966 völlig eingestellt.

Wir kennen diese Methode aus der Treblinka-Geschichte. Zeugen, die nachwiesen, in Treblinka nicht das gesehen und erlebt zu haben, was im Hinblick auf "Massentötungen" behauptet wurde, wurden damit abgefertigt, daß man auf zwei verschiedene "Treblinka" verwies: Treblinka I und Treblinka II. Schließlich konnte niemand von 2 Treblinka gleichzeitig Kenntnis haben. Man ist inzwischen recht flexibel geworden. Freilich erhöhen sich damit auch die Widersprüche der Geschichtenerzähler.

Andere "Gaswagen"-Typen

Außer den Saurer- und Diamond-Wagen geistern noch andere Gaswagentypen durch die Holocaust-Literatur. Wiederum ein Augenzeuge, angeblich Fahrer eines Gaswagens, behauptet, es hätte sich um "mittelschwere Renault-Lastwagen" gehandelt (S. 114), also weder "Saurer" noch "Diamond". Und eine Augenzeugin weiß zu berichten, daß es "Riesenautos" gewesen waren, in denen 100 Personen stehen konnten (S. 108). In anderen Veröffentlichungen taucht das Foto des "Vergasungswagens von Kulmhof" auf, und siehe da, dieser Wagen ist weder ein Saurer, noch ein Diamond oder Renault sondern ein Magirus-Deutz. [24]



Bild 5. Umgebauter Autobus mit Saurer-Motor BN (Imbert-Gaserzeuger)

Wolfgang Örley, "Entwicklung und Stand der Holzgaserzeuger in Österreich, März 1938", in ATZ — Automobiltechnische Zeitschrift, Heft 11, 1939, S. 314.

Beschreibung der "Gaswagen"

Die Beschreibung, die uns "Massentötungen" von den Gaswagen gibt, ist — obwohl es sich dabei um einheitliche Standardmodelle gehandelt haben soll — buntgemischt und fantasievoll. Die Wagen, bzw. die Aufbauten waren "fensterlos" (S. 64, 96), hatten ein "Guckloch oder Scheibe", durch die ein Außenstehender hineinsehen konnte (S. 84), und offensichtlich ein weiteres Fenster oder Guckloch, durch das man "vom Führerhaus in den Wagen sehen konnte" (S. 115). Außerdem hatten sie auch noch "aufgemalte Fensterattrappen" (S. 102). Wie das alles zusammenzubringen ist, bleibt der Fantasie des Lesers überlassen.

An der Rückseite der Wagen war "eine" große (Eisen-)Tür angebracht (S. 64, 85, 93, 95, 96, 104), die eigentlich "zwei Türen" bzw. eine "Flügeltür" war (S. 88, 91, 93, 99, 102, 103, 105, 114, 125, 126, 127). Diese Tür war "hermetisch verschließbar" (S. 63, 88, 91, 98, 105), wurde "eingeklinkt" (S. 85), "verriegelt" (S. 95) und schließlich mit einem "Vorhängeschloß" verschlossen, dessen Schlüssel im Fahrerhaus hing (S. 126, 127).

Dieser Wunderwagen hatte einerseits "einen ausfahrbaren Rost" (S. 85) zum leichten Entladen und eine Kippvorrichtung (S. 106). Dennoch "mußten Angehörige des Einsatzkommandos die mit Kot und Urin beschmutzten und ineinander verkrampften Leichen einzeln aus dem Wagen herausnehmen und in den

24) Gerhard Fleming, "Hitler und die Endlösung" — "Es ist des Führers Wunsch...", München 1982, Bildteil. S.a.: "*Der Spiegel*", Nr. 35/1981, S. 124.

Schacht werfen" (S. 97).

Berichte von "Augenzeugen" werden uns als Belege vorgeführt, die noch nicht einmal einem primitiven Beobachter als folgerichtig erscheinen können:

Da schildert ein Dabeigewesener eine Aktion, die "an dem bewußten Tag" — "bei mondheller Nacht" stattfand. Auf Anweisung des Bürgermeisters mußten sich die im Ort ansässigen Juden am Bahnhof im Güterschuppen versammeln. Sodann mußten "alle versammelten Juden" (40 - 50 Mann) in den Gaswagen einsteigen. Der Zeuge fuhr mit seinem Fahrzeug vor dem Gaswagen her. Gleichzeitig blieb er jedoch zurück, um zu den noch Wartenden — wieso warteten noch welche? Alle hatten doch vorher bereits in den Gaswagen einsteigen müssen! — nichts zu sagen:

> "Ich bin vor dem Gaswagen hergefahren. ... Als der Gaswagen weggefahren war, habe ich die noch wartenden Juden nicht damit beruhigt, daß die Eingestiegenen bald zurückkommen werden." (S. 105 ff)

Welche "Gaswagen" die Zeugen auch immer gesehen haben mögen — Instrumente zum Töten von Menschen waren es ganz sicher nicht. Dafür waren sie ihrer Konstruktion nach gar nicht geeignet. Die sich widersprechenden Aussagen und Beschreibungen, die Kogon-Langbein-Rückerl + Co zusammengetragen und als wahrheitsgemäß feilgeboten haben, liefern keinen Anhalt für das, was bewiesen werden soll. Im Gegenteil, die wirren und oft sehr fantasievollen und sich widersprechenden Angaben begründen erst die Skepsis und Kritik des aufmerksamen Lesers.

Was soll man auch davon halten, wenn — teilweise beeidete — Aussagen folgende "Tatsachen" bekunden: Der Kommandeur der Sicherheitspolizei und des SD (KdS) Minsk, Weißrußland, hätte zu seiner Verfügung gehabt: 2 Gaswagen (S. 89), 3 Gaswagen (S. 91), 4 Gaswagen (S. 89), 5 bzw. 6 Gaswagen (S. 87 - 88). Dabei "wurden die Gaswagen von Weißrußland" Ende Oktober 1943 "zur Liquidierung des Minsker Ghettos konzentriert", und da belief sich die Gesamtzahl der Wagen auf drei (S. 91):

> "Die Aktion dauerte zehn Tage. Hierbei wurden Tausende Juden ermordet." (S. 91)

Laut Aussage eines "Gaswagen"-Fahrers hätten er und zwei seiner Kollegen an einem bestimmten Tag jeweils drei Fahrten zur Hinrichtungsstätte gemacht, wobei in jedem Wagen jeweils 50 oder 60 Personen "vergast" worden seien. Das wären insgesamt dreimal 150 = 450 bzw. dreimal 180 = 540 Personen gewesen. Die Rechenkünste eines russischen "Augenzeugen" machen daraus hingegen 1.000 Menschen, was Kogon-Langbein-Rückerl + Co unwidersprochen lassen (S. 91).

Auch hier wieder: Das Umgehen mit Zahlen ist nicht ihre Stärke.

In dem "Euthanasie"-Kapitel erwähnt "Massentötungen" eine "Art Möbelwagen", der an beiden Seiten die Aufschrift "Kaisers-Kaffee-Geschäft" getragen hätte (Seite 63). Eine Seite weiter folgt die Beschreibung dieses Fahrzeuges durch zwei polnische Zeugen. "Massentötungen" stellt es so dar, als handle es sich bei dem von den Zeugen beschriebenen Fahrzeug um das "Kaisers-Kaffee-Auto". Der eine Bericht stellt fest, es wäre "ein großes mit Blechplatten beschlagenes, fensterloses Fahrzeug mit einer großen Eisentür an der hinteren Seite" gewesen, das von einer Zugmaschine (Sattelschlepper) gezogen wurde. "Unter dem Wagen war ein Behälter montiert, von dem Leitungen in das Innere des Wagens führten." Ein anderer Zeuge hat bei Beschreibung desselben Wagens nicht "unter dem Wagen", sondern "an der Zugmaschine" jenen "Behälter" gesehen. (S. 63, 64)

Ein weiterer Zeuge behauptete, es wäre keine Zugmaschine (Sattelschlepper), sondern "ein Anstaltstraktor mit einem großen hermetisch abgeschlossenen Anhänger aus Stahl" gewesen:

> "Von der Zugmaschine (Traktor), an dem ein großer Behälter angebracht war, wahrscheinlich für Gas, liefen bis zu dem Anhänger irgendwelche Leitungen. ... Nach der Verladung wurde die Tür schnell zugemacht und mit drei Schrauben oben, in der Mitte und unten festgeschraubt." 25)

Die Schrauben an der rückwärtigen Tür des Fahrzeuges sind eine neue Version. Bisher hatten wir ja nur "Klinken", "Riegel" und "Vorhängeschloß". Nun gibt es also auch noch Schrauben.

Obwohl beide Zeugen angeblich den gleichen Wagen beschreiben, sieht der eine einen "Behälter unter dem Wagen", während der andere einen "Behälter an der Zugmaschine" wahrnimmt. Die ihm möglicherweise erst nahegelegte Vermutung, dieser Behälter sei "wahrscheinlich für Gas" gewesen, ist tatsächlich in den Aussagen dieser beiden Zeugen der einzige "Beweis" für einen "Gaswagen".

Die "Vergasung" in diesen Wagen scheint im übrigen recht seltsam vor sich gegangen zu sein. Bisher wurde uns ja erzählt, nach dem Einladen der Opfer hätte man nur das Gaspedal zu betätigen brauchen, und die eingeschlossenen bedauernswerten Menschen wären an dem ausströmenden Giftgas erstickt. Das Personal der "Gaswagen" sei durch seine mörderische Tätigkeit kaum belastet worden. Angeblich hätte man aus diesem Grund auch die "Vergasungen" dem nervenaufreibenden Erschießen vorgezogen. Bei dem System der "Gaswagen" kamen die Mörder mit ihren Opfern gar nicht weiter in Berührung. Trotzdem heißt es bei dem Euthanasie-Experten Ernst Klee (in nicht ganz einwandfreiem Deutsch):

> "Darüber, was für Szenen sich zwischen den Opfern und ihren Henkern abgespielt haben, zeigten oft die zerkratzten Hände von

25) Ernst Klee, " 'Euthanasie' im NS-Staat. Die 'Vernichtung lebensunwerten Lebens' ", Frankfurt a.M. 1983, S. 107.

den Henkern, ihre zerrissenen Uniformen und abgerissenen Knöpfe sowie die in Autos gebliebenen Spuren von Blut und Fetzen der Kleidung von Kranken." 25)

Wann hätten die Opfer ihren Henkern diese Spuren beibringen können? Wurde der "Gaswagen" nicht erst geöffnet, nachdem das Gas seine Wirkung getan hatte und alle Opfer tot waren? — Rätselhaft und unergründlich, was die "Augenzeugen" alles gesehen haben wollen.

Doch nicht nur die "Augenzeugen" haben die unterschiedlichsten Eindrücke vom Aussehen und den Funktionsmöglichkeiten der "Gaswagen" gewonnen. Den Holocaust-Experten geht es nicht anders. Dementsprechend sind auch Untersuchungen über "Gaswagen" in der Holocaust-Literatur ziemlich selten. Nirgendwo gibt es eine einigermaßen glaubwürdige, detaillierte Beschreibung dieser Fahrzeuge. Die meisten Berichte sprechen nur lakonisch von "Vergasungen" oder "Gaswagen" ohne nähere Erklärung. Die Tatsache, daß es "Gaswagen" gegeben hat, wird nicht in Frage gestellt, sondern als bereits erwiesen vorausgesetzt. Aber den Erweis ist uns die Wissenschaft, und sind uns auch die Holocaust-Experten bisher schuldig geblieben. Kein einziger solcher Wagen ist dem Russen oder sonst jemandem in die Hände gefallen, nicht einmal vorweisbare Spuren davon! Mit Sicherheit hätten sie Fundstücke dieser Art der internationalen Öffentlichkeit beweiskräftig vorgeführt!

Die beiden Werke, die sich etwas ausführlicher mit "Gaswagen" beschäftigen, sind erstaunlicherweise — oder ist das eher logisch als erstaunlich? — in einem bestimmten Punkt entgegengesetzter Ansicht. Krausnick/Wilhelm schreiben:

"Zur 'Vergasung' von mindestens 50 - 60.000 Geisteskranken und sogenannten 'lebensunwerten Wesen' hatte SS-Oberführer Viktor Brack, stellvertretender Leiter der 'Kanzlei des Führers' (unter Philipp Bouhler), eine Reihe von Lastkraftwagen so umbauen lassen, daß die Motorabgase während der Fahrt von der Nervenheilanstalt zum Friedhof ins Wageninnere geleitet werden konnten und die eng zusammengepferchten wehrlosen Insassen in relativ kurzer Zeit töteten. Später waren verschiedene SS-Chemiker auf die Idee gekommen, statt der Auspuffgase konzentriertes Kohlenmonoxyd und rascher wirkende andere Gase, vor allem, Zyklon B, ein auf Blausäurebasis arbeitendes Ungeziefervernichtungsmittel, zu verwenden." 26)

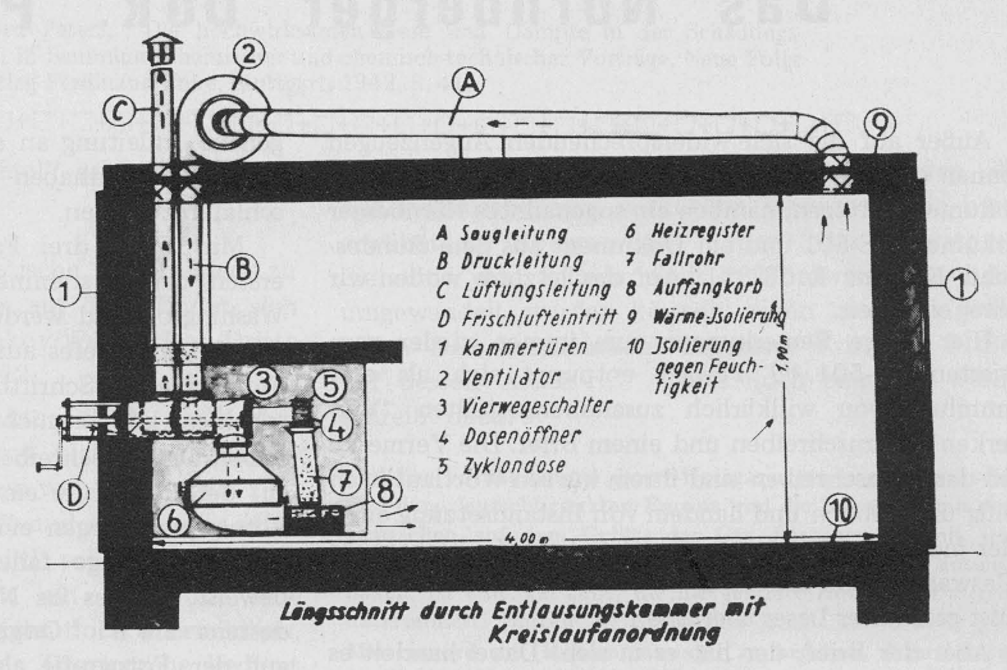
26) Krausnick/Wilhelm, "Die Truppe des Weltanschauungskrieges", S. 543 - 544.

Gegenteiliger Ansicht ist der Euthanasie-Experte Ernst Klee:

"In Kosten wie auch in Tiegenhof (zwei Heilanstalten) sind — anders als es viele Augenzeugen vermuten — noch keine Gaswagen im Einsatz, die die Opfer durch ins Wageninnere geleitete Auspuffgase töten. Die Wagen sind vielmehr fahrbare Gaskammern."

Wieso meint Klee, daß Augenzeugen etwas "vermuten"? Augenzeugen sollten doch bezeugen, was sie mit eigenen Augen gesehen haben — oder nicht? Klee fährt dann fort und zitiert aus dem Urteil des LG Hannover vom 6.6.1966 gegen zwei Gaswagenbauer — (so Klee: tatsächlich war von den beiden Verurteilten, dem damals 65-jährigen Friedrich Pradel und dem 63-jährigen Harry Wentritt, allein letzterer beschuldigt worden, zum Teil am Bau eines 'Gaswagens' mitgewirkt zu haben):

"Gaswagen waren nämlich zu dieser Zeit bereits bekannt und erprobt. Schon im Verlaufe der Euthanasieaktion hatte man



Dr. Gerhard Peters, "Die hochwirksamen Gase und Dämpfe in der Schädlingsbekämpfung", in Sammlung chemischer und chemisch-technischer Vorträge, Neue Folge Heft 47 a, Verlag Ferdinand Enke, Stuttgart, 1942, S. 41.

fahrbare Gaskammern, die das Aussehen von Kaisers-Kaffee-Geschäftswagen hatten, zur Vernichtung angeblich lebensunwerter Geisteskranker im Generalgouvernement in Polen eingesetzt. Es handelte sich dabei um Lastkraftwagen mit luftdicht abgeschlossenen Kastenaufbauten, in denen die dort untergebrachten Kranken mit Hilfe von eingeleitetem chemisch reinem Kohlenoxyd, das auf Stahlflaschen gezogen war, getötet wurden." 27)

Die einen Experten behaupten also, die ersten "Gaswagen" hätten mit reinem, auf Stahlflaschen gezogenem Kohlen(mon-?)oxyd getötet, während andere behaupten, zunächst hätte man mit Auspuffgasen experimentiert

27) Ernst Klee, "Euthanasie im NS-Staat", S. 113.

und erst später wären SS-Chemiker auf die Idee gekommen, statt der Auspuffgase konzentriertes Kohlenmonoxyd zu benutzen. — Warum diese Widersprüche? Weiß man es nicht genau, sind alles nur Vermutungen der "Experten"? Beweise für ihre Behauptungen führen weder die einen noch die anderen an. Daher kann auch niemand irgendetwas von dem nachprüfen.

Die Herausgeber von "Massentötungen" scheinen das Buch von Klee leider nicht gelesen zu haben. Da wurde wieder einmal eine Gelegenheit versäumt, sich abzustimmen. Und das wäre so leicht gewesen, beide Bücher erschienen nämlich in demselben Verlag, zur gleichen Zeit, in gleicher Aufmachung und wurden von demselben Verlagslektor betreut. — Laut "Massentötungen" waren die Euthanasieanstalten alle innerhalb der Grenzen des Großdeutschen Reiches gelegen, und zwar in Grafeneck (Württemberg), Brandenburg/Havel, Schloß Hartheim/Linz, Sonnenstein/Pirna, Hadamar, Bez. Limburg/Lahn und Bernburg, Bez. Halle. Und doch wurde im sogenannten Gaswagen-Prozeß (April bis Juni 1966 vor dem Schwurgericht Hannover) festgestellt, daß die "Vernichtung angeblich lebensunwerter Geisteskranker im Generalgouvernement in Polen" stattgefunden hätte. Das ist eine Feststellung aus dem Urteil eines Schwurgerichts! Sollte sich das etwa geirrt haben?

Das Nürnberger Dok. PS-501

Außer auf die sich widersprechenden Augenzeugen können sich die verwirrten Experten auch noch auf zwei Dokumente stützen, nämlich ein sogenanntes Nürnberger Dokument PS-501 und ein Dokument aus dem Bundesarchiv Koblenz R 58/871. Auf das letztere wollen wir später eingehen.

Hier einige Bemerkungen zum immer wieder gern zitierten PS-501.[28] PS-501 entpuppt sich als eine Sammlung von willkürlich zusammengestellten "Vermerken", Fernschreiben und einem Brief. Die Vermerke und das Fernschreiben sind ihrem kurzen Wortlaut nach völlig unerheblich und handeln von Instandsetzung eines oder mehrerer Kraftfahrzeuge. Daß diese Kraftfahrzeuge "Gaswagen" sein sollen, bleibt allein der Fantasie Holocaust-geschulter Leser überlassen.

Aber der Brief, der hat es in sich! Dabei handelt es sich angeblich um ein Schreiben eines SS-Untersturmführers Becker aus Kiew vom 16.5.1942 an SS-Obersturmbannführer Rauff in Berlin. Der Brief war im übrigen der Anlaß zu der Hetzjagd auf Rauff in den Jahren 1983/84, die erst mit dem Tode Rauffs, am 14. Mai 1984, ihr Ende fand.

Endlich einmal ein Stück Papier, in dem nicht von "Umsiedlung", "Evakuierung", "Desinfektion", "Sonderbehandlung" gesprochen wurde, sondern klar und deutlich von "Vergasen". Es enthält sogar eine genaue Anleitung an die Gaswagenfahrer, wie das Gaspedal zu handhaben sei, um die Opfer friedlich einschlafen zu lassen.

Mir liegen drei Fassungen dieses Briefes vor, die ersten beiden stammen aus den National Archives in Washington und werden als Fotokopie bzw. Fotografie des Originalbriefes ausgegeben. Da sich Fotokopie und Fotografie im Schriftbild erheblich voneinander unterscheiden, können nicht beide Schriftstücke Kopien desselben Originalschreibens sein. Zum Beispiel ist der Brief auf der Fotografie eineinhalbzeilig geschrieben, auf der Fotokopie dagegen einzeilig. Das ist der wichtigste und sofort ins Auge fallende Unterschied, der eindeutig beweist, daß es im National Archiv Washington mindestens z w e i "Originale" dieses Schreibens gibt. Was auf der Fotografie als Stempel erscheint, ist auf der Kopie entweder maschinenschriftlich oder mit der Hand eingetragen. Die Fotografie hat durchgängig die SS-Runen, die Kopie benutzt die Großbuchstaben SS, bzw. enthält die Runen handschriftlich gezeichnet.

Ferner gibt es zahlreiche Textunterschiede, unterschiedliche Groß- und Kleinschreibung von Worten, Wortänderungen ("Fensterläden" der Fotografie werden zu "Fensterle" auf der Kopie). Es gibt Sätze wie der folgende:

"Ausserdem ordnete **ich an, bei den Vergasungen allen Manner vom Wagen möglichst fernzuhalten, damit sie durch evtl. ausströmende Gase gesundlheitlich nicht ges hadigt werden." (sic!)**

Die Pluralform von "Mann" wird durchwegs "Manner" geschrieben. Damit erhebt sich die Frage: Ist

28) "Massentötungen", S. 87, Anm. 12, (S. 311), S. 88, Anm. 17 (S. 211); S. 108, Anm. 63. Ferner:
Leon Poliakov, "Harvest of Hate. The Nazi Program for the Destruction of the Jews of Europe" New York 1979, S. 14;
Paul Hilberg, "Die Vernichtung der europäischen Juden. Die Gesamtgeschichte des Holocaust", Berlin 1982, S. 238, 475;
Leon Poliakov/Joseph Wulf, "Das Dritte Reich und die Juden", Frankfurt/M. 1983, S. 140 - 142.

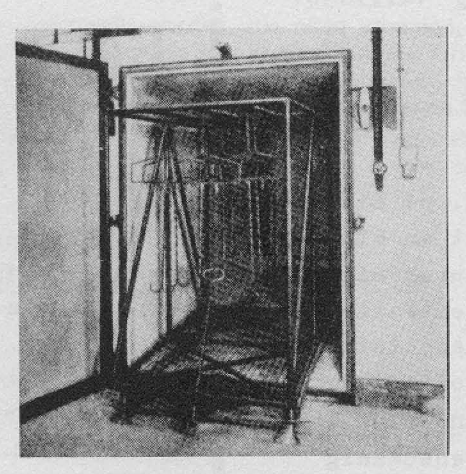
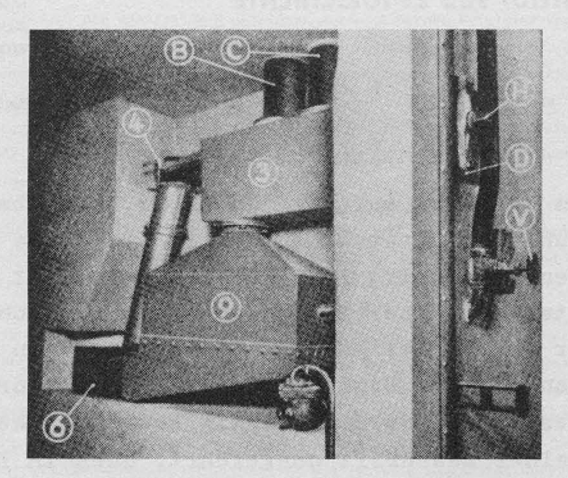


Abb. 27 Transportwagen zur Aufnahme von etwa 15 Monturen. Zwei solcher Wagen könnten hintereinander in eine Zelle geschoben werden, um die 10 cbm zu füllen.



Anordnung der Kreislaufgeräte in der Zelle (Nummerierung wie in Abb. 26).

Hier S. 17.

Dr. Gerhard Peters, "Die hochwirksamen Gase und Dämpfe in der Schädlingsbekämpfung", in Sammlung chemischer und chemisch-technischer Vorträge, Neue Folge Heft 47 a, Verlag Ferdinand Enke, Stuttgart, 1942, S. 41.

□+□

eines davon wirklich ein "Original" oder sind beides Fälschungen?

Eine dritte Fassung weist stilistische Unterschiede zu den beiden anderen Versionen auf und findet sich abgedruckt in dem Band: Poliakov/Wulf, "Das Dritte Reich und die Juden", S. 140 - 142.

Dieses Schreiben aus der Akte PS-501 stellt sich selbst in Frage und besitzt somit nicht die geringste Beweiskraft für das Vorhandensein von "Gaswagen". Ja, gerade daß in diesem Brief so oft und so einmalig offen von "Vergasung" gesprochen wird, sollte sogar in den Augen der Holocaust-Experten ein Indiz für eine Fälschung sein. Denn sie behaupten doch unermüdlich, daß sich die "NS-Mörder" einer Tarnsprache bedient hätten, und zudem immer wieder strikte Anweisungen ergangen seien, Worte wie "Sonderbehandlung", "töten", "Judenfrage" usw. auf keinen Fall zu benutzen ("Massentötungen" S. 19, 23, 24, 25, 26). "Massentötungen" widmet der "Enttarnung der verschlüsselten Begriffe" ein ganzes Kapitel (S. 16 - 26). Wie kann man also ein Schreiben ernst nehmen, in dem in aller Offenheit "Todeswagen" erwähnt und die Probleme beim "Vergasen" erörtert werden?

Zum Abschluß dieses Kapitels über "Gaswagen" muß man eines mit Sicherheit feststellen: Was immer uns Zeugen, ins Archiv gelegte Papiere ("Dokumente") und Experten über die Gaswagen berichtet haben, ist in sich so widerspruchsvoll und vielfach unsinnig und der übriggebliebene Rest so bar jedweder Beweisgrundlage, daß buchstäblich die Gesamtheit diesbezüglicher Darstellungen vor der Wissenschaft keinen Bestand hat.

Dabei verfügten die deutschen Behörden über hunderttausend von wirklichen Gaswagen, die bereits erwähnten "Holzgaswagen" oder "Gas-Generatoren", die ohne jede Schwierigkeit in Mordwerkzeuge hätten umgewandelt werden können, wenn man das gewollt hätte. Der amerikanische Ingenieur Friedrich P. Berg, auf dessen Arbeit wir später noch eingehen werden, schreibt dazu:

> **"Das Vorhandensein dieser Holzgaswagen in ganz Deutschland und dem deutschbesetzten Europa und die Intensität, mit der die Deutschen auf dem Gebiet der Gas-Erzeuger-Technik immer neue Fahrzeuge und Verwendungsmöglichkeiten entwickelt haben, ist eine Tatsache, die die gesamte Holocaust-Darstellung unterminiert. Hätten die Deutschen jemals die Absicht gehabt, Massenmord mit Kohlenmonoxyd zu begehen, dann hätten sie mit Gewißheit als erstes die Gas-Generator-Fahrzeuge dafür eingesetzt. Eichmann und die anderen für den Transport zuständigen Sachbearbeiter, die mit der 'Gesamtlösung der Judenfrage' beschäftigt waren – eine Angelegenheit, die hauptsächlich ein Transportproblem war –, wären sich wohl bewußt gewesen, mit diesen Holzgaswagen einzigartige Instrumente zur Durchführung ihrer Aufgabe zu besitzen. Hätte jemals deutscherseits die Absicht bestanden, Juden mit Giftgas zu töten, dann hätte man sich hundertprozentig der Gas-Generator-Wagen bedient."** 29)

Besonders makaber wird diese Sachlage noch dadurch, daß auch in diesem Komplex mit zahlreichen Dokumentenfälschungen gearbeitet wurde. Das alles wäre nicht nötig, wenn authentische Beweise verfügbar wären.

---

29) Friedrich P. Berg, "The Diesel|Gas Chambers. Myth Within an Myth, in: *The Journal of Historical Review* Torrance, California, 1984, Vol. 5, No. 1, S. 39.

INSTITUT FÜR ZEITGESCHICHTE

MÜNCHEN 27, den 17.7.1961
MÖHLSTRASSE 26
TELEFON 481845/46

Herrn

Az. Br./Dsz

/Schweden

Einem Versehen zufolge blieb Ihr Schreiben vom 44. 61 bisher unbeantwortet. Die von mir stammende Zuschrift an die Wochenzeitschrift DIE ZEIT war veranlaßt worden durch eine Darstellung dines ZEIT-Redakteurs, wonach im Konzentrationslager Dachau bei München Vergasungen von Häftlingen stattgefunden hätten. Damit dieser vieldiskutierte aber oft falsch dargestellte Komplex richtig beurteilt werden kann, habe ich in meiner Zuschrift ausgeführt, dass in Dachau ebensowenig wie in den anderen Konzentrationslagern des Altreiches (Grenzen von 1937) Vergasungen stattgefunden haben, diese vielmehr in einigen großen Vernichtungslagern vor allem im ehemals polnischen Gebiet (Auschwitz, Treblinka, Chelmno, Sobibor) durchgeführt worden sind. Für Kenner der Sache war das überhaupt keine Neuigkeit, auch im Nürnberger Prozeß ist niemals von Judenvergasungen in Lagern des Altreiches die Rede gewesen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

M. Broszat

PRESSE- UND INFORMATIONSAMT DER BUNDESREGIERUNG

53 BONN 1, den 16. Februar 1979
Postfach
Welckerstraße 11
Fernruf: 208 - 403
oder über Vermittlung 20 81
Fernschreiber: 08 86 741 / 743

Az.: III A 2 - 30 200
(Bitte bei Beantwortung angeben)

... "MUT" lügt nicht, wenn es die Aufstellung der Toten zweier Weltkriege aus dem Jahre 1953 als von uns herausgegeben bezeichnet. Die Aufstellung stammt tatsächlich aus der angegebenen Quelle. .....

.... Die Aufstellung macht das übrigens in Fußnote 2 auf Seite 50 deutlich: in den Verlusten der Zivilbevölkerung anderer Staaten (z.B. ost- und südosteuropäische Staaten einschließlich Sowjetunion: 14,7 Millionen) sind auch die Opfer der Judenverfolgung enthalten. Für die These rechtsextremistischer Kreise, die Judenverfolgung werde übertrieben dargestellt, gibt also diese Aufstellung nichts her. Auf diese Tricks sollte niemand hereinfallen. Dazu gehört auch die Behauptung aus der gleichen politischen Ecke: "In deutschen KZ's wurde niemand vergast". Das ist richtig, wenn man als "deutsche" Lager nur die im Reichsgebiet versteht. Aber Auschwitz war natürlich ein "deutsches" KZ, auch wenn es in Polen stand.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

(Beck)

S-Wagen = Gaswagen ?

Durch die Holocaust-Literatur geistert der Begriff "S-Wagen" mit der Bedeutung "Spezialwagen" als Umschreibung für "Gaswagen". Mit diesem "Tarnnamen" hätten die "NS-Verbrecher" Vorhandensein und Gebrauch der "Mordwagen" geheimhalten wollen. (u.a. S. 18)

Tatsächlich hatte der Begriff "S-Wagen" eine völlig andere Bedeutung. Er stand für "Serien-Lastwagen", die eine bedingte Geländefähigkeit besaßen. Dafür waren bestimmte Eigenschaften vorgeschrieben. Unter anderem:

1. Günstiges Verhältnis von Eigengewicht zu Nutzlast;
2. günstiges Leistungsgewicht (bezogen auf das zulässige Gesamtgewicht;
3. einwandfreier Lauf des Motors bei Längs- und Querneigung des Lkw;
4. mindestens fünf Vorwärtsgänge mit Geländegang;
5. günstige Bodenfreiheit;
6. geringer Überhang (großer Geländewinkel);
7. größere Verschränkbarkeit der Achsen;
8. Übergröße – Reifen.

Für die Besitzer dieser "Serien-Lastwagen" wurden mit dem zweiten "Gesetz zur Änderung des Kfz-Steuergesetzes" vom 28.2.1935 bedeutende finanzielle Erleichterungen geschaffen.

"Die Typenbezeichnung 'S' bedeutete soviel wie Standard, Serie oder auch Subventions-Lkw in Anlehnung an die Regel-Lkw des Ersten Weltkrieges." 30)

Die "S-Wagen" besaßen normalerweise Hinterradantrieb im Gegensatz zu den "A-Wagen", die mit Allradantrieb ausgestattet waren. Der A-Typ war vor allem für die Wehrmacht gedacht, während der S-Typ für die allgemeine Wirtschaft ausreichend war. [31]

Das also sind die so geheimnisvollen S-Wagen, die die Holocaust-Literaten mit "Spezial-Wagen" und "Vergasungswagen" gleichsetzen.

30) Eckhart Bartels, "Opel im Kriege. Personenwagen – Lastwagen – Sonderkonstruktionen", Friedberg 1983, S. 7

31) Milsom, "German Military Transport of World War Two", S. 81.

Verlogen, (6.3.1985 !)

weil Behauptungen aufgestellt werden, die nicht stimmen, und wissenschaftliche Gegenbeweise, die bereits langfristig der Öffentlichkeit vorliegen und dem Institut für Zeitgeschichte von Amts wegen bekannt sein müssen, bewußt ignoriert, statt dessen aber zweifelhafteste "Quellen" kritiklos verwendet werden!

INSTITUT FÜR ZEITGESCHICHTE

Leonrodstraße 46 b
8000 München 19
Tel.: (089) 18 00 26

06.03.1985
Au./ki

Betr.: Tötung von Menschen durch Gas in Vernichtungslagern und Konzentrationslagern unter der nationalsozialistischen Herrschaft.

Bezug: Ihr Schreiben vom 14.12.1985, Ihr Zeichen: K/a

Sehr geehrter Herr

zu Ihrem o. a. Schreiben und zahlreichen anderen Anfragen, die uns zu dem Fragenkomplex der Tötung von Menschen durch Gas in nationalistischen Vernichtungs- und Konzentrationslagern und der Existenz von Gaskammern in den einzelnen Lagern zugegangen sind, erlauben wir uns, in einer Sammelbeantwortung wie folgt Stellung zu nehmen.

Die systematische Ermordung von Menschen durch Vergasung wurde während der nationalsozialistischen Herrschaft erstmals ab Januar 1940 im Bereich der "Euthanasie", der Vernichtung des "lebensunwerten Lebens" von Behinderten, Geisteskranken und unheilbar Erkrankten eingeführt und ab Herbst 1941 bei den Judenvernichtungsaktionen der Einsatzgruppen der Sicherheitspolizei und des SD in den eroberten Ostgebieten mittels mobiler Gaswagen in weit größerem Umfang fortgeführt.

Anfang Dezember 1941 ging man im Lager Kulmhof (poln. Chelmno) dazu über, fest stationierte Gaswagen für die Tötung von Juden zu verwenden und ab Anfang 1942 wurden in verschiedenen Lagern ortsfeste Gaskammern errichtet bzw. bestehende Gebäude für diesen Zweck umgebaut.

Bei der Einrichtung solcher Gaskammern und der darin durchgeführten Vergasungsaktionen muß unterschieden werden zwischen den Massenvergasungen von Juden in den zu diesem Zweck errichteten Vernichtungslagern und Vergasungen in kleinerem Umfang in einzelnen schon bestehenden Konzentrationslagern (wobei auch Kranke, eingelieferte Zwangsarbeiter, Kriegsgefangene, politische Häftlinge u. a. die Opfer waren).

Es existierten folgende Vernichtungslager:

K u l m h o f bzw. C h e l m n o (im damaligen Gau Wartheland), wo zwischen Dezember 1941 und Herbst 1942 und nochmals Mai bis August 1944 Vergasungen mittels Kohlenmonoxyd aus Motorabgasen stattfanden. Insgesamt sind hierbei mehr als 150 000 Juden sowie etwa 5 000 Zigeuner getötet worden.

B e l z e c (im Distrikt Lublin des damaligen Generalgouvernements): hier wurden von März bis Dezember 1942 in anfangs drei, später sechs großen Gaskammern mittels Kohlenmonoxyd aus Motorabgasen insgesamt an die 600 000 Juden getötet.

S o b i b o r (Distrikt Lublin, Generalgouvernement) erhielt im April 1942 drei, im Sepember 1942 sechs Gaskammern und war bis Oktober 1943 "in Betrieb". In diesem Zeitraum sind dort mindestens 200 000 Juden durch Kohlenmonoxyd-Gas ermordet worden.

T r e b l i n k a (Distrikt Warschau, Gerneralgouvernement) hatte ab Ende Juli 1942 drei Gaskammern und bekam Anfang September 1942 zusätzlich noch zehn größere Gaskammern. Bis zur Auflösung des Lagers im November 1943 wurden hier insgesamt über 700 000 Juden durch Kohlenmonoxyd-Gas umgebracht.

M a j d a n e k (Distrikt Lublin, Generalgouvernement): Das seit September 1941 bestehende Konzentrationslager wurde zum Vernichtungslager, als dort zwischen April 1942 und November 1943 Massenerschießungen stattfanden, denen über 24 000 Juden zum Opfer fielen. Im Oktober 1942 wurden auch zwei, später noch weitere drei Gaskammern errichtet. Die Tötungen darin erfolgten anfangs mit Kohlenmonoxyd, bald verwendete man aber Zyklon B (ein hochgiftiges Schädlingsbekämpfungsmittel aus Cyanwasserstoff). Bis zur Auflösung des Lagers im März 1944 sind ca. 50 000 Juden vergast worden.

A u s c h w i t z - B i r k e n a u (im ehemals polnischen, 1939 dem Reich eingegliederten ostoberschlesischen Gebiet, südöstlich von Kattowitz): dem seit Mai 1940 bestehenden Konzentrationslager Auschwitz wurde das in der zweiten Hälfte des Jahres 1941 in Birkenau bei Auschwitz errichtete Vernichtungslager angegliedert. Ab Januar 1942 sind dort in fünf Gaskammern, ab Ende Juni 1943 in vier weiteren großen Vergasungsräumen Vergasungen mit Zyklon B vorgenommen worden. Bis Ende November 1944 wurden in Auschwitz-Birkenau mehr als eine Million Juden durch Gas ermordet, außerdem mindestens 4 000 Zigeuner.

In folgenden Konzentrationslagern sind Gaskammern errichtet und in Betrieb genommen worden:

M a u t h a u s e n (Oberösterreich): ab Herbst 1941 existierte eine Gaskammer, die mit Zyklon B betrieben wurde. Außerdem erfolgten Vergasungen mit Kohlenmonoxyd durch Gaswagen, die zwischen Mauthausen und dessen Nebenlager Gusen fuhren. Insgesamt sind hier mehr als 4 000 Menschen durch Gas getötet worden.

N e u e n g a m m e (südöstlich von Hamburg): Hier wurden ab Herbst 1942 Vergasungen durch Zyklon B in einem dafür hergerichteten "Bunker" vorgenommen, ca. 450 Opfer.

S a c h s e n h a u s e n (Provinz Brandenburg, nördlich von Berlin) erhielt Mitte März 1943 eine Gaskammer, die mit Zyklon B betrieben wurde. Den Vergasungsaktionen fielen hier wahrscheinlich mehrere Tausend Menschen zum Opfer, eine genauere Zahl ist nicht ermittelbar.

N a t z w e i l e r (bei Struthof, Elsaß): hier bestand von August 1943 bis August 1944 eine Gaskammer, in der zwischen 120 und 200 Personen durch Zyklon B getötet wurden, damit ihre Skelette für das Anatomische Institut der Universität Straßburg präpariert werden konnten. Dieses Institut leitete damals ein SS-Hauptsturmführer Prof. Dr. August Hirt.

S t u t t h o f (östlich von Danzig): hatte ab Juni 1944 eine Gaskammer, in der mehr als 1 000 Menschen mit Zyklon B umgebracht wurden.

R a v e n s b r ü c k (Brandenburg, nördlich Berlin): hier wurde noch im Januar 1945 eine Gaskammer eingerichtet; die Zahl der darin durch Zyklon B getöteten Menschen betrug mindestens 2 300.

D a c h a u (Oberbayern, nordwestlich von München): Bei der Errichtung eines neuen Krematoriums im Jahre 1942 wurde in diesem auch eine Gaskammer gebaut, in der im Zusammenhang mit den medizinischen Experimenten des SS-Hauptsturmführers Dr. Rascher auch einige Versuchsvergasungen durchgeführt wurden, wie neuere Forschungen ergeben haben. (Siehe dazu Günther Kimmel: Das Konzentrationslager Dachau. Eine Studie zu den nationalsozialistischen Gewaltverbrechen, in: Bayern in der NS-Zeit II, herausgegeben von Martin Broszat und Elke Fröhlich, München, P. Oldenbourg Verlag, 1979, Seite 391.) Größere Vergasungsaktionen sind in Dachau nicht erfolgt.

Bei den im vorstehenden angegebenen Zahlen über die in den Gaskammern der einzelnen Lager getöteten Menschen handelt es sich in allen Fällen nur um Annäherungswerte. Sie beziehen sich auch nur auf die durch Vergasungsaktionen Umgekommenen. (Bezüglich der Zahlen der in den Vernichtungslagern insgesamt umgebrachten Juden verweisen wir auf die Angaben in dem wissenschaftlich anerkannten Standardwerk von Raul Hilberg: Die Vernichtung der europäischen Juden. Die Gesamtgeschichte des Holocaust, Berlin, Verlag Olle & Wolter, 1982, Seite 811).

Die Existenz der Gaskammern in den hier angeführten Lagern und die Vorgänge der Vergasung von Menschen in ihnen sind durch zahlreiche Dokumente und Zeugenaussagen belegt. Falls Sie Genaueres über diese Vorgänge wissen möchten, empfehlen wir Ihnen die Lektüre der folgenden Schriften:

Ino Arndt/Wolfgang Scheffler: Organisierter Massenmord an Juden in nationalsozialistischen Vernichtungslagern. Ein Beitrag zur Richtigstellung apologetischer Literatur. - In: Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte, 24. Jahrgang (1976), Heft 2, Seite 105 - 135.

Nationalsozialistische Vernichtungslager im Spiegel deutscher Strafprozesse. Belzec, Sobibor, Treblinka, Chelmno. Herausgegeben von Adalbert Rückerl. - München (Deutscher Taschenbuch Verlag) 1977, 359 S. (dtv Nr. 2904).

Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas. Eine Dokumentation. Herausgegeben von Eugen Kogon, Hermann Langbein, Adalbert Rückerl u. a. - Frankfurt a. M. (S. Fischer Verlag) 1983, 350 S.

Ernst Klee: "Euthanasie" im NS-Staat. Die "Vernichtung lebensunwerten Lebens". - Frankfurt a. M. (S. Fischer Verlag) 1983, 502 S.

Vergl. S. 20!

Zur Klarstellung verschiedener umlaufender Fehlinformationen möchten wir außerdem folgendes feststellen:

Seitens des Instituts für Zeitgeschichte wurde nie behauptet, daß es in Konzentrationslagern auf dem Gebiet des alten Deutschen Reichs (Altreichs) nirgends Gaskammern gegeben hätte. Es wurde lediglich (in einer Zuschrift von Dr. Martin Broszat, damals wissenschaftlicher Mitarbeiter, jetzt Direktor des Instituts für Zeitgeschichte, an die Wochenzeitung "Die Zeit", die in deren Ausgabe vom 19.8.1960 veröffentlicht wurde) festgestellt, daß die "Massenvernichtung der Juden durch Vergasung ... ausschließlich an einigen wenigen hierfür ausgewählten und mit Hilfe entsprechender technischer Einrichtungen versehenen Stellen, vor allem im besetzten polnischen Gebiet (aber nirgends im Altreich)" stattfand. Die Namen dieser Vernichtungslager sind im ersten Teil der obigen Liste enthalten.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. H. Auerbach

(Hellmuth Auerbach)

Entlausungswagen

Der Leser des Massentötungsbuches mag sich fragen, warum so viele Zeugen, unabhängig voneinander, "Gaswagen" erwähnt haben oder sich (laut sowjetischer Untersuchungskommissionen) dahingehend geäußert haben sollen, und weshalb man ihre Aussagen nicht aufeinander abgestimmt hat. Doch unabhängig hiervon muß auch die Frage gestellt werden: Gab es wirklich solche geheimnisvollen Gaswagen und welchem Zweck dienten sie? Man mag sich weiter fragen, weshalb sich 24 Autoren, darunter auch der Leiter der Zentralstelle der Justizverwaltungen in Ludwigsburg, nicht bemüht haben, Ordnung da hineinzubringen und die "glaubwürdigen" von den "unglaubwürdigen" Zeugen zu trennen, weshalb sie fragwürdigste Aussagen ohne jegliche Nachprüfung übernehmen und auf jegliche wissenschaftliche Beweise, ja überhaupt Nachprüfungen verzichten. Haben sie selbst erkannt, daß bereits die ersten Schritte in dieser Richtung zum Fiasko ihrer gesamten Darstellung führen?

Die während des Krieges nach Osteuropa vorrückenden deutschen Truppen sahen sich mit einem Problem konfrontiert, das ihnen von Haus aus völlig fremd war.

"In den besetzten Ostgebieten wohnen Menschen, die nicht nur in Aussehen, Sprache und Kleidung, sondern auch hinsichtlich Siedlungsweise, Haus- und Gehöfttypen und Wirtschaftsformen von den Deutschen verschieden sind. Sie haben zum täglichen Leben selbst eine andere Einstellung als wir. So wird es selbstverständlich, daß der Hygieniker in diesen Gebieten ganz andere Verhältnisse findet, als ihm aus dem Deutschen Reich bekannt sind." [32]

Was hier in einer Fachzeitschrift aus dem Jahr 1942 so dezent umschrieben wird, bedeutete nichts anderes als: Unsauberkeit, Schmutz, Läuse und damit verbunden Seuchengefahr, vor allem Fleckfieber. Das oberste Gebot für die deutschen Verwaltungsbehörden, bzw. die zuständigen ärztlichen Kommissionen hieß darum: Entlausung.

"Gegen das Fleckfieber, eine ansteckende, in Osteuropa weit verbreitete Krankheit, die ausschließlich von Läusen übertragen wird, ist die Entlausung der ganzen einheimischen Bevölkerung die wirksamste Vorbeuge- und Bekämpfungsmaßnahme." [33]

32) Dr. J. Mrugowsky, "Die Seuchenlage im europäischen Teil der UdSSR", in: *Der praktische Desinfektor,* Zeitschrift für Seuchenabwehr, Wohnungshygiene und Schädlingsbekämpfung, Berlin, Dezember 1942, Heft 12, S. 115.

33) Herbert Weidner, "Die Organisation der Läusebekämpfung im Hauptkommissariat Baranowitsche, Weißruthenien", in: *Der praktische Desinfektor*, April 1942 Heft 4, S. 35.

Die Voraussetzung dazu waren leistungsfähige Entlausungsanstalten, bzw. auf dem Land fahrbare Entlausungskammern.

In einer Studie aus dem Jahr 1941 mit dem Titel "Kampf den Seuchen" heißt es zum Problem des Fleckfiebers:

"Das Fleckfieber ist eine schwere, in Deutschland nicht einheimische Infektionskrankheit ... Der Erreger ist die Rizkettsia provazeki, die durch einen Bazillenträger, die Kleiderlaus, übertragen wird. Die Bedeutung des Fleckfiebers für Polen läßt sich erkennen, wenn man sich mit dem hierüber zur Verfügung stehenden Zahlenmaterial der vergangenen Jahre befaßt. Man ersieht daraus, daß Polen schon immer insbesondere das Land des Fleckfiebers gewesen ist. Aufschlußreich ist die Feststellung, daß Ost- und Zentralpolen viel stärker befallen waren als die westlichen, an die deutschen Grenzen reichenden Provinzen, die vom Fleckfieber fast völlig freigeblieben sind.

Besonders bedroht waren die großen Städte, ... Es mußten teilweise ganze Straßenzüge und Gebäudeviertel abgeriegelt werden, wobei selbstverständlich die Lebensmittelversorgung der Bewohner sichergestellt wurde. Die Erkrankten wurden sofort isoliert, notfalls wurden besondere Seuchenlazarette errichtet, die Angehörigen und Mitbewohner wurden entlaust und in Quarantäne gebracht, das Krankenpflegepersonal wurde sondergeschult. Da es sich bei den Erkrankten fast ausschließlich um Juden handelt, wurde ein jüdischer Ordnungsdienst eingerichtet und für die genaue Einhaltung der Maßnahmen, die von einem Sonderkommando der polnischen Polizei überwacht wurden, verantwortlich gemacht.

Im Zuge einer weiteren Gefahreneindämmung mußten umfangreiche Entlausungen durchgeführt, Entlausungsanstalten in großer Zahl errichtet, oder ... erweitert werden....

Durch die getroffenen Maßnahmen ist in allen Fällen erreicht worden, daß vor allem das Fleckfieber zum Stillstand kam und sich überall im Rückgang befindet." [34]

Desinfektionsmaßnahmen zur Verhütung von Flecktyphus waren das Hauptanliegen auch an allen anderen Orten, wo durch Menschenansammlungen die Gefahr von Ungezieferübertragung und dadurch verursachte Infektionskrankheiten gegeben war, also in Durchgangslagern, Arbeitslagern, Kriegsgefangenen- und Konzentrationslagern. Während in den großen Städten und in Lagern Entlausungsanstalten eingerichtet wurden, wich man auf dem Lande auf die mobilen Entlausungswagen aus. Die Entlausungskammern und Entlausungswagen wurden gelegentlich auch "Vergasungsanstalten", "Vergasungswagen" genannt und zwar aus dem einfachen

34) Joseph Rupper, "Die Seucheninsel Polen" in: "Kampf den Seuchen! Deutscher Ärzte-Einsatz im Osten. Die Aufbauarbeit im Gesundheitswesen des Generalgouvernements". Hrsg. von Dr. Jost Walbaum, Krakau 1941, S. 27 - 31.

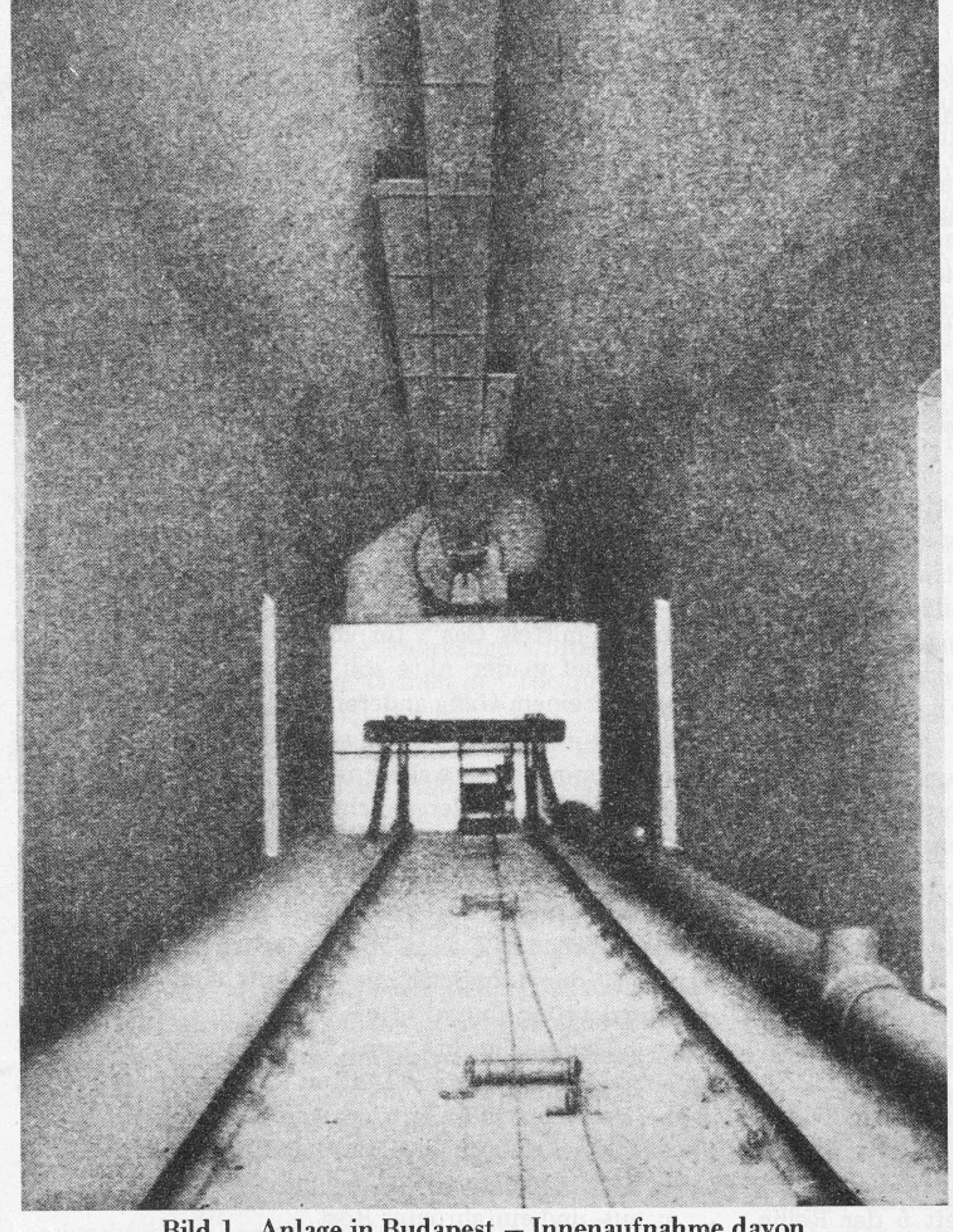


Bild 1. Anlage in Budapest — Innenaufnahme davon

Dr. Ludwig Gassner, "Verkehrshygiene und Schädlingsbekämpfung", in Gesundheits-Ingenieur, Heft 15, 1943, S. 174.

Grunde, weil die mit der Körperdesinfektion gekoppelte Sachentwesung in den meisten Fällen mit dem Blausäuregas Zyklon-B vorgenommen wurde. "Vergasungen" mittels Zyklon-B, in der Fachsprache "Begasung" genannt, waren keine geheimen Aktionen, "Gaskammern" waren keine Verschlußsachen, sondern sie wurden in Fachzeitschriften öffentlich und immer wieder diskutiert. [35]

Allein die öffentliche Behandlung der Frage der Gaskammern (stationär oder mobil) in so vielfältiger Form, von der wir in der letzten Anmerkung nur eine Auswahl brachten, deutet darauf hin, daß damit keine geheimzuhaltenden Mordinstrumente zum Zwecke eines Genocids gemeint waren, sondern allein hygienische Vorsorgemaßnahmen zum Zwecke der Lebenserhaltung — auch der jüdischen Bevölkerung.

Ausgerechnet die verantwortungsvollen Maßnahmen deutscher Hygieniker und Desinfektoren wurden dazu benutzt, die antideutsche Greuelpropaganda mit Stichworten wie "Gaskammern" und "Gaswagen" zu versorgen. Diese Maßnahmen wurden ohne jede Hemmung für politisch gegen Deutschland zielgerichtete Propaganda umfunktioniert, ohne auch nur mit einem Hinweis daran zu erinnern, daß es solche Hygiene-Maßnahmen und Einrichtungen deutscherseits gegeben hatte. Kogon-Langbein-Rückerl + Co-Autoren sind typische Beispiele für diese Art umfunktionierter Propagandadarstellung. Desinfektionswagen — Modell Saurer mit Kastenaufbau — sind bei ihnen nicht erwähnt.

Dokument

R 58/871

Nach "Massentötungen" wird kein Zweifel daran gelassen, daß die "S-Wagen" gleich "Spezialwagen"

35) S.u.a. folgende Aufsätze in medizinischen Fachzeitschriften (in chronologischer Reihenfolge):
Friedrich Konrich, "Über die Sanierungsanstalten der deutschen Kriegsgefangenenlager", in: *Gesundheits-Ingenieur*, 19. Juli 1941, Heft 29. S. 399 - 404;
G. Peters/W. Rasch, "Die Blausäure als Entlausungsmittel in Begasungskammern", in: *Der praktische Desinfektor* Sept. 1941, Heft 9, S. 93 - 96;
R. Wohlrab, "Flecktyphusbekämpfung im Generalgouvernement", in: *Münchener Medizinische Wochenschrift*, Nr. 22, 29. Mai 1942, S. 483 - 488;
Franz Puntigam, "Hygienische Gesichtspunkte bei der Auswahl des Platzes für ein zu errichtendes Durchgangslager mit Entlausungseinrichtungen für ausländische Arbeitskräfte", in: *Arbeitseinsatz und Arbeitslosenhilfe*, Berlin 1942, Heft 3/6, S. 27ff;
H. Kayser, "Ärztliche Erfahrungen bei der Planung, dem Bau und Betrieb von Durchgangslagern für ausländische Arbeitskräfte", in: *Arbeitseinsatz und Arbeitslosenhilfe*, 1943, Heft 21/24, S. 127 - 129;
Ludwig Gassner, "Verkehrshygiene und Schädlingsbekämpfung", in: *Gesundheits-Ingenieur*, Heft 15, 1943, S. 174 - 176;
Erich Pappenheim, "Fehler beim Bau von Entlausungsanstalten", in: *Gesundheits-Ingenieur*, Heft 16, 1943, S. 183 ff.
Franz Puntigam/Hans Pichler, "Raumlösung von Entlausungsanlagen", in: *Gesundheits-Ingenieur*, Heft 6, 1944, S. 139 - 145;
Eine ausführliche Studie zur Frage der Gaskammern liegt vor in:
Franz Puntigam/Hermann Breymesser/Erich Bernfus, "Blausäuregaskammern zur Fleckfieberabwehr. Grundlagen, Planung und Betrieb", Berlin 1943.

gleich "Gaswagen" seien. Eines der "Dokumente", auf die sich "Massentötungen" — wie schon die Holocaust-Literatur — in diesem Zusammenhang beruft, ist ein "Vermerk" aus dem Reichssicherheitshauptamt vom 5. Juni 1942, der als "Geheime Reichssache" gekennzeichnet ist (S. 84ff, 333 - 337).

Dieser "Vermerk" hat im Betreff: "Technische Abänderungen an den ... Spezialwagen" und beginnt mit dem Satz:

> **"Seit Dezember 1941 wurden beispielsweise mit 3 eingesetzten Wagen 97.000 verarbeitet, ohne daß Mängel an den Fahrzeugen auftraten."**

Das ist rein sprachlich kein Anfang eines Aktenvermerks. Ein Schriftstück mit "beispielsweise" zu beginnen ist unsinnig. Das Wort "beispielsweise" hat nur Sinn, wenn vorher irgendetwas geschildert oder behauptet wurde, wofür nun ein Beispiel angeführt werden soll. In dem erwähnten "Vermerk" kann sich das "beispielsweise" auch nicht auf den Betreff beziehen, da es im Betreff um notwendige technische Abänderungen geht und die dann getroffene Feststellung, daß bisher "keine Mängel an den Fahrzeugen auftraten", kein Beispiel für die Notwendigkeit der geforderten technischen Änderungen sein kann.

Auch die Bemerkung, daß "97.000 verarbeitet" wurden, setzt voraus, daß vorher hätte erörtert sein müssen, worum es eigentlich geht.

Bereits dieser erste Satz des "Vermerks" läßt die Authentizität des Schriftstückes in der dargebotenen Form fragwürdig erscheinen.

Der "Vermerk" ist in sieben Punkte untergliedert, deren Inhalt zum Teil widersprüchlich und technisch unsinnig ist. Eine ausführliche Analyse dieses "Vermerks" hat Udo Walendy bereits in Heft 5 der Reihe *Historische Tatsachen* vorgenommen. [36] Auf eine Wiederholung an dieser Stelle sei daher verzichtet.

Dieser "Vermerk" gehört zu einer Akte, die im Bundesarchiv Koblenz unter der Nummer: R 58/871 archiviert ist und deren Inhalt sich ausschließlich mit den berühmten "Spezialwagen" befaßt. Die Akte enthält:

1. Ein Schreiben des Reichssicherheitshauptamtes an das Kriminaltechnische Institut beim Reichskriminalpolizeiamt mit Datum vom 26.3.1942;
2. Drei Vermerke des Reichssicherheitshauptamtes;
3. Zwei Schreiben des Reichssicherheitshauptamtes an die Firma Gaubschat, Fahrzeugwerke GmbH, Berlin;
4 Drei Antwortschreiben der Firma Gaubschat an das Reichsicherheitshauptamt.

Das erste Dokument aus der Akte R 58/871 des Bundesarchivs ist ein nur im Durchschlag vorhandenes Schreiben mit dem Geschäftszeichen: II D Rf/Hb B. Nr. 167/42g vom 26. März 1942. Das Schreiben trägt den Stempel "Geheim" und ist gerichtet "An das krim. tech. Institut beim Reichskriminalpolizeiamt, Berlin".

In diesem Brief geht es um eine angebliche Anfrage des Standortarztes KL. Mauthausen nach einem Sonderwagen. Der Briefschreiber teilt mit, daß zur Zeit keine Sonderwagen verfügbar seien und rät dem KL. Mauthausen, sich "Stahlflaschen mit Kohlenoxyd bzw. andere Hilfsmittel zur Durchführung" zu besorgen. Unterzeichnet ist der Brief mit "Rauff". Dieses Schreiben, in "Massentötungen" auf Seite 252 auszugsweise zitiert, soll den Leser glauben machen, der Standortarzt des Kl. Mauthausen hätte sich ausgerechnet an die Kriminalpolizei in Berlin gewandt, um ein Mordinstrument zum Umbringen von Menschen zu bekommen. Die Kombination "Sonderwagen" und "Stahlflaschen mit Kohlenoxyd" ergibt nach Kogon-Langbein-Rückerl + Co-Autoren: Gaswagen, bzw. "Massentötungen mittels Gas". Im übrigen fragt man sich, was dieser Brief in der Akte soll, da sich die übrigen Vorgänge mit einem völlig anderen Thema befassen.

Zum Verständnis dessen, was die "Sonderwagen" des RSHA waren, bzw. was sie mit Sicherheit nicht waren, können uns die anderen Schriftstücke aus der Akte R 58/871 weiterhelfen. Aus den Vermerken des RSHA und den Briefen an und von Gaubschat läßt sich leicht folgender Vorgang rekonstruieren:

Im April 1942 wird im Reichssicherheitshauptamt erwogen, die "Sonderfahrzeuge" mit einer Schnellentladevorrichtung auszustatten. Ein Herr Krieger der Firma Gaubschat hat am 23. und 24. April Besprechungen mit den zuständigen Referenten des RSHA, wobei drei Vorschläge erörtert werden:

a. Kippvorrichtung des Kastenaufbaues;
b. Kippbarmachung des Bodenrostes;
c. aus- und einfahrbarer Rost.

Vorschlag a. und b. werden als zur Zeit undurchführbar bzw. nicht zweckmäßig verworfen. Übrig bleibt Vorschlag c., Konstruierung eines aus- und einfahrbaren Rostes.

Über diese Besprechung und die geplante Änderung der "Sonderfahrzeuge" wird am 27. April 1942 im RSHA ein sieben Seiten langer Vermerk diktiert, der u.a. den genauen Konstruktionsvorschlag für einen ein- und ausfahrbaren Rost sowie Skizzen enthält. Aus diesen Ausführungen läßt sich schließen, wofür die "Sonderfahrzeuge" des RSHA mit Sicherheit *nicht* gedacht waren: nämlich zum Transport von Menschen. Weder lebend noch tot hätten sie die Ladung bilden können, für die in diesem "Vermerk" eine Entladungsvorrichtung konstruiert wird.

So wird z.B. von einem "fließenden Rutschen" des Ladegutes gesprochen, das erst bei einer Schrägstellung des Bodens von 30 bis 35 Grad möglich wäre. Diese Schrägstellung wäre jedoch nicht zu erreichen, da dann am oberen Ende der Ladefläche ein "Einpressen der Ladelast" erfolgen würde. Mindestens einen Meter Spiel-

36) Stäglich/Walendy, "NS-Bewältigung — Deutsche Schreibtischtäter", S. 29 - 31.

raum müßte der Boden an der Kopfwand aber haben, um das zu verhindern. Ferner müßten ca. 25 cm breite Längsstreifen an den Wageninnenwänden, die der Bodenrost nicht bedeckt, ausgefüllt und zur Wagenmitte geneigt werden. Offensichtlich weil sich andernfalls das Ladegut darin verfangen könnte.

Zur Schonung des Ladegutes, "um ein Anecken der Last zu verhindern", sollen die Türpfosten zu den Seitenwänden hin abgeschrägt werden. "Damit das Ladegut nicht über den letzten Rost zur Führerhaus-Rückwand fällt" soll der Rost "mit einem angewinkelten Gitterwerk" von 30 bis 40 cm Höhe versehen werden.

Nach der Saga wurden in die "Gaswagen" 50 bis 80 Menschen hineingepreßt (S. 84, 89, 91, 96, 98, 104, 106 u.a.). "Die Opfer wurden in den Wagen gepfercht" (S. 105). "Wir schoben sie in gewaltsamer Weise in die Vergasungsfahrzeuge", diese "wurden zur Gänze mit Leuten gefüllt" (S. 91). Die Fahrzeuge wurden jeweils "voll beladen, so daß beim Öffnen der Tür die Leichen gleich herausfielen" (S. 90).

Die Entladung der "Gaswagen" machte augenscheinlich in der Praxis keine Schwierigkeiten. "Dann wurde der Wagen geöffnet. Einige Leichen fielen heraus, die anderen wurden von Häftlingen ausgeladen" (S. 84). "Die Türen wurden geöffnet und die Leichen in eine Grube geworfen" (S. 105). "Die hintere Tür des Wagens wurde geöffnet und die Leichen von anderen... Juden herausgeschafft, soweit sie nicht beim Öffnen der Tür herausgepurzelt waren" (S. 93). Einige Zeugen schmückten das allerdings noch etwas aus: "Beim Öffnen der Tür kam zuerst ein Qualm heraus und dann ein Knäuel verkrampfter Menschen." (S. 93)

Auch muß man sich fragen, wie es möglich ist, daß eine im April 1942 verworfene Kippvorrichtung – weil undurchführbar – im September 1942 trotzdem im Einsatz ist, zu einem Zeitpunkt, da die Firma Gaubschat noch nicht einmal das erste abgeänderte Exemplar geliefert hatte:

> "Der Gaswagen fuhr dann rückwärts bis zum Rand des Massengrabes, die hintere Tür wurde geöffnet und der Aufbau nach hinten gekippt. Dadurch fielen die Opfer in das Grab." (S. 106)

Die Sorgen des RSHA um ein "Einpressen der Ladelast" bzw. um einen Mindestspielraum von einem Meter ergeben ebenfalls keinen Sinn, sofern es sich wirklich um Leichen gehandelt hätte, denn bereits eine geringe Schrägstellung hätte "die ganze Ladung" in Bewegung gebracht. (Man möge uns die makabre Ausdrucksweise bitte nachsehen, aber sie ist uns von den Autoren des Buches "Massentötungen" aufgezwungen.)

Und inwiefern soll ein Gitterwerk von 30 bis 40 cm Höhe aufrechtstehende Leichen (sie waren ja "zusammengepfercht"!) davon abhalten, an die Führerhaus-Rückwand zu fallen? Und schließlich, wie soll man verstehen, daß sich das RSHA Sorgen um ein "Anecken des Ladegutes" machte? Man nehme sich die Zeit, darüber nachzudenken.

Offensichtlich sind alle Probleme, mit denen sich der Konstrukteur des RSHA herumzuschlagen hatte, in keinerlei Zusammenhang mit einer menschlichen Ladelast zu bringen. Mit anderen Worten: Die Sonderfahrzeuge des RSHA waren keine Gaswagen zum Zwecke der Tötung von Menschen!

Aufgrund dieses Vermerkes vom 27. April 1942 sandte das RSHA am 30. April 1942 ein Schreiben an die Firma Gaubschat, Berlin, in welchem um eine entsprechende Abänderung des Bodenrostes der Sonderfahrzeuge gebeten wird.

Indessen, Herr Krieger von der Firma Gaubschat hatte offensichtlich bei seiner Besprechung mit den Herren des RSHA zu viel versprochen: Die Firma Gaubschat sah sich nicht in der Lage, die gewünschten konstruktiven Veränderungen vorzunehmen und zwar wegen Personalmangels, da ein Teil ihrer Mitarbeiter zur Wehrmacht eingerückt war. Dies teilte Gaubschat dem RSHA mit Schreiben vom 14. Mai 1942 mit.

Das RSHA gab jedoch so schnell nicht auf. Es veranlaßte am 16. Juni 1942 eine Besprechung mit den Herren Ernst und Krüger [37] der Firma Gaubschat, in der zwar auf einen Teil der vorher geforderten Änderungen, vor allem auf den fahrbaren Rost, verzichtet wurde, dafür aber andere, geringfügige Änderungen durchgesetzt werden konnten. Das Ergebnis dieser Besprechung wird in einem Schreiben vom 23. Juni 1942 an die Firma Gaubschat festgehalten:

Ging es zunächst um einen ausfahrbaren Rost zur leichteren Entladung des Fahrzeuges, so reduzierte das RSHA seine Wünsche jetzt auf:

1. Verkleinerung des Kastenaufbaues um 80 cm,
2. Verlängerung der hinteren und vorderen Radkästen, damit ein durchgehender Aufsatz für den Rost an beiden Seiteninnenwänden geschaffen wird. Damit entfielen die 25 cm seitlicher Spielraum, die die Entladung behinderten:
3. Verkleinerung der einzelnen Roste auf 70 cm;
4. Verkleidung der Türpfosten, um ein Anecken der Ladung zu verhindern.
5. Anbringung von offenen Schlitzen an der Rückwand anstelle von vorher vorhanden gewesenen Öffnungen; (ein Punkt, der in dem Änderungsvorschlag vom 27. April nicht vorkam);
6. Änderung einer Abflußöffnung im Kastenboden; (auch davon war am 27. April nicht die Rede);
7. stärkerer Schutz für die Innenlampen; (war ebenfalls am 27. April nicht erwähnt. Denkbar wäre eine mögliche Beschädigung der Lampen bei der Entladung durch Anecken des Ladegutes).

Auf dieses Schreiben des RSHA antwortet die Firma

37) Der Herr von Gaubschat hieß offensichtlich "Krieger" (Schreiben RSHA v. 30.4.1942 + Schreiben Gaubschat v. 18.9.1942). Die Schreibweise "Krüger" (RSHA v. 23.6.1942) war offensichtlich ein Versehen, denn die Fa. Gaubschat beruft sich auf dieses Schreiben (am 18.9.) und schreibt "Krieger".

Gaubschat fast ein halbes Jahr später, nämlich am 18. September 1942. Gaubschat bestätigt, daß die Firma die Änderungen, wie in dem Brief vom 23. Juni 1942 angegeben, ausführen wird, wenn auch zunächst nur bei einem Fahrzeug. Wann die restlichen neun Fahrzeuge geliefert werden könnten, würde man in den nächsten Tagen mitteilen.

Diese Mitteilung erfolgte am 24. September 1942, da die Firma Gaubschat dem RSHA mitteilte, daß nunmehr die restlichen Fahrzeuge in Fabrikation genommen werden sollen, zu welchem Zwecke ein Herr vom RSHA zu einer Besprechung mit der Betriebsleitung von Gaubschat kommen möge.

Alle diese Dokumente, vom 27. April bis zum 24. September 1942, bilden eine logische Kette von Vorgängen, vom ersten Vorschlag technischer Änderungen über dessen Ablehnung, erneutem, abgewandeltem Vorschlag und schließlich Genehmigung. Einheitlich ist auch das Geschäftszeichen des RSHA: II D 3 a (9) Nr. 668/42, dem in den ersten drei Schreiben noch die Zahl 121 mit einem Bindestrich angefügt wurde, was ab 23. Juni 1942 unterblieb. Die Briefe des RSHA sind ohne besondere Kennzeichen, etwa eine Geheimhaltung betreffend, auf weißem Briefpapier ohne gedruckten Kopf geschrieben, während die Firma Gaubschat ihre Kopfbogen verwendet hat.

Nicht in diesen Zusammenhang paßt

1.) der bereits erwähnte Brief des RSHA vom 26.3.1942 an das Kriminaltechnische Institut (betreffend Sonderwagen für KL. Mauthausen),
2) der abartige "Vermerk" des RSHA vom 5. Juni 1942 und schließlich
3) der ebenfalls in zahlreichen Details unpassende "Vermerk" des RSHA vom 23. Juni 1942.

Dieser "Vermerk" vom 23.6.1942 war als Durchschlag auf den freien Platz des Originalbriefes an die Firma Gaubschat getippt. Dies mag vielleicht für das Kriegsjahr 1942, wo allenthalben Sparmaßnahmen Platz griffen, noch vorstellbar sein. Nun hat aber der Vermerk vom 23. Juni 1942 direkt gar nichts mit Gaubschat zu tun, sondern handelt von internen Dingen, die nur das RSHA angingen. Zudem wird in diesem Vermerk etwas von "Änderungen, die zum Zwecke der Geheimhaltung" nicht bei Gaubschat durchgeführt werden können, erwähnt, ein Sachverhalt, den man doch wohl als letztes der betreffenden Firma mitgeteilt hätte. In diesem Vermerk taucht erstmals in dieser ganzen Angelegenheit das Wort "Geheimhaltung" auf, worauf bisher jeder Hinweis fehlte. — Nur für die Mentalität eines Dokumentenfälschers kann Form und Inhalt Sinn haben.

Das zweite nicht in den Sachzusammenhang passende Dokument ist der bereits erwähnte "Vermerk" des RSHA vom 5. Juni 1942, der — anders als die bisherige Serie der Vermerke und Briefe an und von Gaubschat — das Geschäftszeichen : II D 3 a (9) Nr. *214/42 g.Rs.* trägt und außerdem mit dem Stempel "Geheime Reichssache!" versehen ist. Unter das Datum wurde, wichtigtuerisch und in falschem Deutsch ("einzig" ist nicht mehr steigerungsfähig) "Einzigste Ausfertigung" geschrieben. In der zeitlichen Reihenfolge der Abfassung würde dieser Vermerk zwischen dem Schreiben der Firma Gaubschat vom 14. Mai 1942 (in dem technische Änderungen mangels Personal abgelehnt werden) und dem Schreiben des RSHA an Gaubschat vom 23. Juni 1942 (in dem von abgewandelten, geringfügigen Änderungen gesprochen wird) liegen.

Am 16. Juni 1942 fand die Besprechung zwischen den Gaubschat-Leuten und dem RSHA statt. Das Ergebnis wurde im Schreiben vom 23. Juni niedergelegt. Liest man dieses Schreiben und hält dagegen den "Vermerk" vom 5.6., so fällt auf, daß der "Vermerk" eine Auslegung der Punkte des Schreibens vom 23. Juni ist und zwar derart, daß jede der vorgeschlagenen Änderungen nur Massentötung, Vergasung schlußfolgern läßt. Man hat den "Vermerk" zwar vordatiert, um den Eindruck zu erwecken, daß er vor dem Schreiben vom 23. Juni entstand und daß Vergasungen von Menschen die eigentliche Intention des RSHA gewesen sei. Aber das ist erstens durch das Schreiben des RSHA vom 27. April widerlegt, da die ursprünglich gewünschten Änderungen eine Beladung der "Sonderfahrzeuge" mit Menschen ausschließen. Und zweitens ist dem Verfasser des "Vermerks" ein peinlicher Fehler unterlaufen. Er bezieht sich nämlich — am 5. Juni — auf die abgehaltene Besprechung zwischen Gaubschat und dem RSHA, die erst am 16. Juni stattfinden sollte (s. unter 5. Juni Punkt 2).

Sehen wir uns jetzt die einzelnen Punkte aus dem Schreiben des RSHA vom 23. Juni und dem "Vermerk" vom 5. Juni einmal im Vergleich an. Alle Erläuterungen des "Vermerks", die auf "Vergasung", bzw. Beladung mit Menschen abgestellt sind bzw. diesen Eindruck erwecken sollen und in dem Schreiben vom 23. Juni nicht vorkommen, sind von der Autorin kursiv gesetzt.

Schreiben vom 23. Juni, Punkt 1:

> "Der Kastenaufbau ist in seiner Länge um 800 mm zu verkürzen.... Der Einwand, daß durch die Verkürzung eine ungünstige Gewichtsverteilung herbeigeführt würde, wird hiermit zur Kenntnis genommen. Etwaige hieraus entstehende Nachteile werden gegenüber der Firma Gaubschat nicht beanstandet werden."

Vermerk vom 5. Juni, Punkt 2 :

> "Eine Verkleinerung der Ladefläche erscheint notwendig. Sie wird erreicht durch Verkürzung des Aufbaues um ca. 1 m. *Vorstehende Schwierigkeit ist nicht, wie bisher, dadurch abzustellen, daß man die Stückzahl bei der Beschickung vermindert. Bei einer Verminderung der Stückzahl wird nämlich eine längere Betriebsdauer notwendig, weil die freien Räume auch mit CO angefüllt werden müssen.*

In einer Besprechung mit der Herstellerfirma wurde von dieser Seite darauf hingewiesen, daß eine Verkürzung des Kastenaufbaues eine ungünstige Gewichtsverlagerung nach sich zieht. [38]

Tatsächlich findet aber ungewollt ein Ausgleich in der Gewichtsverteilung dadruch (sic!) statt, daß das Ladegut beim Betrieb in dem Streben nach der hinteren Tür immer vorwiegend dort liegt. Hierdurch tritt eine zusätzliche Belastung der Vorderachse nicht ein."

Schreiben vom 23. Juni, Punkt 5:

"Die durch Schieber verdeckten Öffnungen an den hinteren Türen fallen fort und sind durch offene Schlitze von 100 x 10 mm in der oberen Rückwand (nicht Tür) zu ersetzen. Sie sind außen mit leicht beweglichen Scharnierblechkappen zu verdecken."

Vermerk vom 5. Juni, Punkt 1:

"*Um ein schnelles Einströmen des CO unter Vermeidung von Überdruck zu ermöglichen,* sind an der oberen Rückwand zwei offene Schlitze von 10 x 1 cm lichter Weite anzubringen. Dieselben sind außen mit leicht beweglichen Scharnierblechkappen zu versehen, *damit ein Ausgleich des evtl. eintretenden Überdruckes selbsttätig erfolgt."*

Schreiben vom 23. Juni, Punkt 6:

"Die im rechten vorderen Kastenboden befindliche Abflußöffnung mit Verschluß fällt fort, dafür wird eine ca. 200 mm Durchmesser große Abflußöffnung im Kastenboden eingeschnitten. Diese Abflußöffnung ist mit einem starken und dicht schließenden Scharnierdeckel zu versehen, der von außen fest und sicher geöffnet und geschlossen werden kann."

Vermerk vom 5. Juni, Punkt 4:

"*Um eine handliche Säuberung des Fahrzeuges vornehmen zu können,*[39] ist der Boden in der Mitte mit einer dicht verschließbaren Abflußöffnung zu versehen. Der Abflußdeckel mit etwa 200 bis 300 mm Durchmesser erhält einen Syphonkrümmer, *sodaß dünne Flüssigkeit auch während des Betriebs ablaufen kann."*

Schreiben vom 23. Juni, Punkt 7:

"Die Innenlampen sind mit einem hochgewölbten und stärkeren als bisher verwandten Gitter zu schützen."

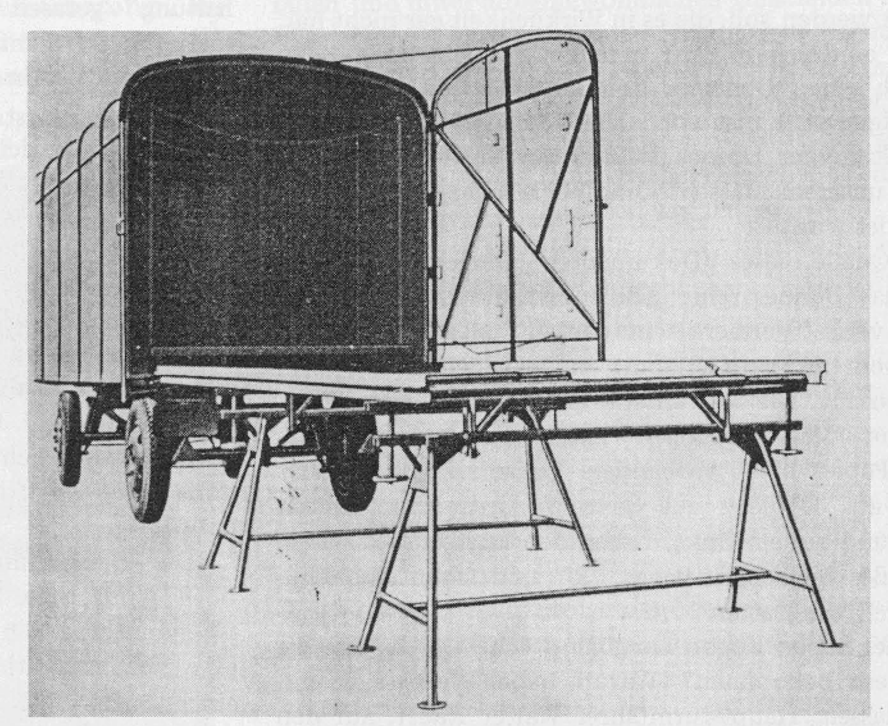
Vermerk vom 5. Juni, Punkt 6:

"Die Beleuchtungskörper sind stärker als bisher *gegen Zerstörungen* zu sichern. Das Eisengitterwerk ist so hoch gewölbt über den Lampen anzubringen, *daß eine Beschädigung der Lampenfenster nicht mehr möglich ist. Aus der Praxis wurde vorgeschlagen, die Lampen entfallen zu lassen, da sie angeblich nie gebraucht werden. Es wurde aber in Erfahrung gebracht, daß beim Schließen der hinteren Tür und somit bei eintretender Dunkelheit immer ein starkes Drängen der Ladung nach der Tür erfolgte. Dieses ist darauf zurückzuführen, daß die Ladung bei eintretender Dunkelheit sich nach dem Licht drängt.... Ferner wurde festgestellt, daß der auftretende Lärm wohl mit Bezug auf die Unheimlichkeit des Dunkels immer dann einsetzt, wenn sich die Türen schließen. Es ist deshalb zweckmäßig, daß die Beleuchtung vor und während der ersten Minuten des Betriebs eingeschaltet wird."*

Keine Entsprechung zu den Punkten des Briefes vom 23. Juni hat der Punkt 3 im Vermerk vom 5. Juni. Er lautet wie folgt:

"Die Verbindungsschläuche zwischen Auspuff und Wagen rosten des öfteren durch, da sie im Inneren durch anfallende Flüssigkeiten zerfressen werden. Um dieses zu vermeiden, ist der Einfüllstutzen nunmehr so zu verlegen, daß eine Einführung von oben nach unten erfolgt. Dadurch wird ein Einfließen von Flüssigkeiten vermieden."

Mobile fumigation chamber, capacity 20 cubic metres.
The standard equipment for the protection of plants and stored products.



Mobile Entwesungskammer mit einer Kapazität von 20 cbm. Standardausrüstung zur Behandlung von Pflanzen und Lager-Gütern. – Zyklon for Pest Control, DEGESCH, Postfach 1860, D-6000 Frankfurt/M, Erasmus-Druck, Mainz XI 72, 27 S., 12 Fotos.

Die Abnormität dieses Satzes ist dargelegt in *Historische Tatsachen* Nr. 5, Seite 30ff.

Das Schreiben vom 23. Juni hatte sieben Punkte. Auf einige Punkte davon ist der Vermerkschreiber vom 5. Juni jedoch nicht eingegangen, da sie sich offensichtlich nicht für die Vergasungstheorie eigneten. Um trotzdem eine Analogie herzustellen, wurde im Vermerk vom 5. Juni ein 7. Punkt eingefügt, in dem auf die Notwendigkeit eines ausfahrbaren Rostes verwiesen wird. Da *"die mit der Ausführung beauftragte Firma .... diese Ausführungsart .... z.Zt. für undurchführbar"* hält, soll *"die*

38) Diese Besprechung fand erst am 16. Juni statt – wie konnte der Vermerkschreiber am 5. Juni bereits davon wissen?

39) Hinter dieser Formulierung steht unausgesprochen die Behauptung, daß die vergasten Menschen stark mit Exkrementen und Unrat bedeckt gewesen wären und die Wagen entsprechend verschmutzt hätten.

Ausführung bei einer anderen Firma" angeregt werden. — Das ist für den Kenner des Vorgangs völlig neu, wurde doch in den anderen Schreiben wiederholt auf die Dringlichkeit des Auftrags hingewiesen — und die Durchführbarkeit der reduzierten Wünsche von der Firma Gaubschat zugesagt. — Jetzt soll also plötzlich die Firma Gaubschat die ihr in Auftrag gegebenen Aufbauten auf die angelieferten Fahrgestelle fest montieren — die Roste sind inzwischen breiter geworden, da sie auf den durchlaufenden Radkappen aufliegen —, und dann soll eine andere Firma wieder alles auseinanderreißen und neue, ausfahrbare Roste fertigen? Und das alles bei Materialkontingentierung bzw. -knappheit und unter Zeitdruck? — Das verstehe, wer will.

Gerade das Bemühen, in dem "Vermerk" vom 5. Juni ebenfalls einen 7-Punkte-Plan aufzustellen, zeigt deutlich, daß dieser Vermerk nichts anderes als ein "Plagiat" des Schreibens vom 23. Juni ist, in welchem diesem Schreiben eine menschenvernichtende Bedeutung unterschoben werden soll, die es in Wirklichkeit gar nicht hat. Um es eindrucksvoll zu machen, braucht man dazu natürlich eine "Geheime Reichssache" und "Einzigste Ausfertigung". Es ist von daher nur logisch, daß dieser Vermerk in der Holocaust-Literatur ausführlich zitiert und in unserem Massentötungsbuch sogar im Faksimile abgebildet wird. [40)]

Als Quelle dieses "Dokumentes" nennen die Herausgeber das Bundesarchiv Koblenz. Die "Faksimileabbildung" vom "Vermerk" in der in "Massentötungen" abgedruckten Form stammt indessen **nicht** aus dem Bundesarchiv. Die Textunterstreichungen, die den "Vermerk" in "Massentötungen" zieren, sind auf dem Koblenzer Papier nicht vorhanden. Dafür trägt der "Vermerk" aus Koblenz auf Seite 5 Anstreichungen am Rande und zudem links, neben den letzten Textzeilen, ein großes handschriftliches "R" und, ebenfalls handschriftlich, das Datum 10/6.

Woher haben Kogon-Langbein-Rückerl + Co. also ihr Dokument bekommen? Warum haben sie es sich entgehen lassen, Hauptsturmführer Walter Rauff, auf den das "R" des Koblenzer Exemplares doch wohl hinweisen soll, mit diesem "Vermerk" erneut zu belasten? Wie kommt es, daß diese "Einzigste Ausfertigung" offensichtlich in mehreren, voneinander verschiedenen Formen existiert? Das Bundesarchiv in Koblenz weiß von der Version dieses in "Massentötungen" wiedergegebenen "Faksimiles" offensichtlich nichts, wie eine Anfrage dort ergab.

Die einzige logische Antwort auf all diese Fragen und zuvor dargelegten Analysen ist, daß der "Vermerk" vom 5. Juli 1942 als Fälschung dem echten Schreiben des RSHA vom 23. Juni 1942 nachgebildet ist und in mehreren Exemplaren existiert — trotz des Vorspannes "Einzigste Ausfertigung".

Über dem Eifer, mit dem sich unsere Co.-Autoren auf dieses "Dokument" gestürzt haben — wie unsinnig Inhalt und Form auch sein mögen —, haben sie ganz "vergessen", auf den eigentlichen Vorgang der Akte R 58/871 einzugehen. Und so erfährt der Leser nichts von den Bemühungen des RSHA, Entladevorrichtungen für Sonderwagen herstellen zu lassen, die für alle möglichen Zwecke gebraucht worden sein mögen, aber auf keinen Fall zur Vergasung von Menschen.

Die unverständliche Forderung nach einer anderen Firma, der man die Konstruktion der ausfahrbaren Roste anvertrauen möge (Punkt 7 des "Vermerks" vom 5. Juni), taucht überraschenderweise auch in dem von uns bereits beanstandeten "Vermerk" vom 23. Juni auf, der als Durchschlag einem Originalbrief des RSHA an Gaubschat voranging. Auch in jenem "Vermerk" wird — genau wie in jenem vom 5. Juni — etwas von "Geheimhaltung" gefaselt. Die Vermutung, daß beide "Vermerke", die nicht in den Zusammenhang der übrigen Korrespondenz in dieser Angelegenheit passen, aus der gleichen Quelle stammen, liegt auf der Hand. "Massentötungen" läßt sich im übrigen nicht entgehen, auch aus diesem "Vermerk" eine Geschichte zu basteln (S. 86).

Daß sich die 24 Autoren von "Massentötungen" im Jahre 1983 auch nicht andeutungsweise mit dem Fälschungsvorwurf und -nachweis aus dem Jahre 1979 gegenüber diesem "Vermerk des RSHA" auseinandersetzen, ist ebenfalls typisch und zeigt, daß sie überhaupt nicht gewillt sind, Klarheit in der Sache zu schaffen. Ihre Arbeit erweist sich auch an diesem Punkt als Propaganda ohne wissenschaftlichen Wert — 40 Jahre nach Kriegsende.

Die Behandlung der Akte des Bundesarchivs R 58/871 durch die Herausgeber des Massentötungsbuches ist symptomatisch für dieses skurrile Werk. Sie haben eine geradezu pathologisch zu nennende Neigung, unter einer Anzahl von vorhandenen Unterlagen — und was das ganze Buch betrifft: von einer Fülle historischer Sachverhalte — ausgerechnet diejenigen herauszuziehen, die am wenigsten glaubhaft sind und die durch andere Belege leicht widerlegt werden können. Daß sie sich dadurch selbst der Unglaubwürdigkeit und sogar Lächerlichkeit preisgeben, scheint sie nicht sonderlich zu stören. Von Propagandatricks, Dokumentenfälschungen und grundsätzlich legitimiertem Betrug seitens der Weltmächte — vor allem gegenüber dem Deutschen Reich — sollten sie noch nie etwas gehört haben? Dies einem Professor, einem Auschwitzüberlebenden, einem Oberstaatsanwalt und Leiter der Zentralstelle der Justizverwaltungen in Ludwigsburg und ihren zahlreichen ausländischen Co-Autoren zu unterstellen, wäre freilich zu einfach.

---

40) "Massentötungen", S. 84, 333 - 337; s.a. Rückerl, "NS-Vernichtungslager", S. 290ff.

Diesel - Auspuffgase

Eine ausführliche Studie zum Problem der Tötung durch Auspuffgase, besonders von Dieselmotoren, hat der amerikanische Ingenieur Friedrich Berg vorgelegt.[41] In dieser Studie beweist Berg, daß Tötung von Menschen durch Abgase eines Dieselmotors zwar in Ausnahmefällen und unter außergewöhnlichen Umständen möglich wäre, daß sie aber auf keinen Fall in dem behaupteten Umfang und in der Art, wie es von "Augenzeugen" beschrieben wurde, durchgeführt werden könnte. Dieselmotore sind für ihren geringen Ausstoß an giftigem Kohlenmonoxyd bekannt — eine Tatsache, die in jedem besseren Lexikon nachgelesen werden kann.



Aufnahme: Eh. Konzentrationslager Dachau

Berg verwundert sich darüber, daß trotz fast 40-jährigem Forschen und angeblichem "Wissen", trotz internationalem Informationsaustausch über diesen "offenkundigen historischen Tatbestand der millionenfachen Judenvernichtung", trotz unzähliger "Kriegsverbrecherprozesse gegen Deutsche", die konkreten Einzelheiten und Nachweise bisher ausgeblieben sind. Aber nicht nur dies: Es werden uns von den "Holocaust-Historikern" auch Sachverhalte dargestellt, die technisch gar nicht möglich sind. Hierzu gehören auch die Geschichten, denenzufolge die Deutschen Massenmorde mittels Auspuffgasen von Dieselmotoren begangen hätten.

In die Holocaust-Literatur eingebracht wurde der Dieselmotor durch den "Gerstein-Bericht" in seinen verschiedenen Formen, der schon allein durch diese falsche Sachbehauptung eines Ingenieurs (!) seine ganze Fragwürdigkeit aufweist. Eine der Versionen des Gerstein-Berichts — nach Angaben seiner Frau, Elfriede Gerstein, wurde diese deutsche Fassung am 4. Mai 1945 geschrieben und für sie in Rottweil hinterlegt — lautet u.a. wie folgt:

"Am anderen Tag (18. August 1942) fuhren wir nach Belcec... Vor uns eine Art Badehaus, rechts und links davon Betontöpfe mit Geranien, dann ein Treppchen, und dann rechts und links je 3 Räume, 5 x 5 Meter, 1,90 m hoch, mit Holztüren wie Garagen. An der Rückwand, in der Dunkelheit nicht sichtbar, große hölzerne Rampentüren.[42] Auf dem Dach als 'sinniger kleiner Scherz' der Davidstern! Vor dem Bauwerk eine Anschrift: Heckenholt-

41) Die Quellen für den anschließenden Text sind außer seinem Artikel im *"Journal of Historical Review"* Band 5, 1984 Nr. 1, S. 15 - 46 verschiedene Manuskripte zu Reden und Vorträgen, die Berg über das gleiche Thema gehalten hat.

Stiftung! Mehr habe ich an jenem Nachmittag nicht sehen können.

Am anderen Morgen um kurz vor sieben Uhr kündigt man mir an: in zehn Minuten kommt der erste Transport! Tatsächlich kam nach einigen Minuten der erste Zug von Lemberg aus an....

Die Kammern füllen sich. Gut vollpacken, – so hat es der Hauptmann Wirth befohlen. Die Menschen stehen einander auf den Füßen, 700 - 800 auf 25 Quadratmetern, in 45 Kubikmeter! ... Jetzt endlich verstehe ich auch, warum die ganze Einrichtung 'Heckenholt-Stiftung' heißt. Heckenholt ist der Chauffeur des Dieselmotors, ein kleiner Techniker, gleichzeitig der Erbauer der Anlage. Mit den Dieselauspuffgasen sollen die Menschen zu Tode gebracht werden. Aber der Diesel funktioniert nicht! ... Meine Stoppuhr hat alles brav registriert. 50 Minuten, 70 Minuten – der Diesel springt nicht an! ... Der Hauptmann Wirth schlägt mit seiner Reitpeitsche dem Ukrainer, der dem Unterscharführer Heckenholt beim Diesel helfen soll, 12, 13mal ins Gesicht. Nach 2 Stunden 49 Minuten – die Stoppuhr hat alles wohl registriert! – springt der Diesel an. Bis zu diesem Augenblick leben die Menschen in diesen 4 Kammern, 4 mal 750 Menschen in 4 mal 45 Kubikmetern! – Von neuem verstreichen 25 Minuten. Richtig, viele sind jetzt tot. Man sieht das durch das kleine Fensterchen, in dem das elektrische Licht die Kammer einen Augenblick beleuchtet. Nach 29 Minuten leben nur noch wenige. Endlich, nach 32 Minuten ist alles tot!" 43)

Einen weiteren Zeugen für den Dieselmotor in Belzec bietet Reitlinger (Die Endlösung, S. 156):

"Erst nach dem Krieg beschrieb ein Überlebender den elenden Dieselmotor, der das Kohlenmonoxyd lieferte. Es war Rudolf Reder, ehemaliger Direktor einer Seifenfabrik in Lemberg ... Reder sah in einem Falle, wie die Opfer stundenlang in der Gaskammer eingesperrt waren, während Anstrengungen gemacht wurden, den Dieselmotor anzulassen."

Herr Oberstaatsanwalt Rückerl beschreibt die Dieselmotor-Gaskammern in Belzec wie folgt:

"Etwa Mitte März 1942 wurde der Vernichtungsbetrieb im Lager Belzec aufgenommen... Als Tötungsmittel wurden ... die Abgase eines Dieselmotors verwendet. Als man genügend Erfahrungen gesammelt hatte, riß man etwa Mitte Mai die ursprüngliche Vergasungsbaracke ab und errichtete an ihrer Stelle ein massives Steingebäude mit insgesamt 6 Gaskammern im Ausmaß von 4 x 5 m. Dieses war Ende Juni 1942 fertiggestellt. An der Eingangstür war die Aufschrift 'Bade- und Inhalationsraum' angebracht." 44)

Herr Gerstein, der zwei Monate nach der "Eröffnung" des neuen Gaskammergebäudes kam, las seltsamerweise nicht: "Bade- und Inhalationsraum", sondern: "Heckenholt-Stiftung".

Zwei Seiten weiter heißt es bei Rückerl noch einmal:

"Endlich wurde der Dieselmotor angeworfen, dessen Abgase den jämmerlichen Erstickungstod der eingeschlossenen Menschen herbeiführte, der je nach der körperlichen Widerstandsfähigkeit nach einer qualvollen Zeitspanne von 15 - 30 Minuten eintrat." (a.a.O., S. 135).

Leon Poliakov, Autor verschiedener "Sachbücher" zum Thema "Holocaust", schreibt im Anschluß an die von ihm gebotene Fassung des Gerstein-Berichts:

"Dieser Beschreibung ist nichts hinzuzufügen. Sie trifft nicht nur für Belzec, sondern auch für Treblinka und Sobibor zu. Die Anlagen in den letzten beiden Lagern waren fast identisch mit denen in Belzec. Auch sie benutzten die Auspuffgase eines Dieselmotors zum Töten der Opfer." 45)

Eine Rechnung, die Poliakov anschließend aufmacht, erbringt die Zahl von über eineinhalb Millionen Menschen, die durch die Auspuffgase eines Dieselmotors umgekommen wären.

"Massentötungen" belehrt uns über Belzec und seine Gaskammern wie folgt:

a)

"Kurze Zeit danach funktionierte die Vergasung mit Kohlenmonoxyd aus Motorabgasen. Der Motor eines Panzerkampfwagens ("250 HP") war in einem Schuppen außerhalb der Gaskammer installiert; von dort wurde das Gas durch ein Rohr in diese geleitet." (S. 154)

Anmerkung der Autorin: "250 HP" ist nicht der Name des Panzerkampfwagens, sondern wurde von den Experten des Massentötungsbuches, offensichtlich ohne nachzudenken, aus einer englisch-sprachigen Quelle übernommen. HP steht für "horsepower", zu deutsch: Pferdestärke, will also sagen, daß der bewußte Motor 250 PS hatte.

b)

"Man betrat das Gebäude an einer der Schmalseiten über eine Treppe von einigen Stufen. Der hundertpferdige russische Motor, mit dem die Motorabgase erzeugt wurden, befand sich gegenüber an der anderen Schmalseite des Gebäudes. Die Gaskammern waren links und rechts des Ganges angeordnet....

Der Motor selbst befand sich nicht in einem besonderen Raum, sondern stand offen etwas erhöht auf einem Podium. Er wurde mit Dieselkraftstoff betrieben." (Seite 173)

In Version a) steht der Motor also in einem eigenen Schuppen, in Version b) steht er innerhalb des Gebäudes mit den Gaskammern, an der rückwärtigen Schmalseite, erhöht auf einem Podium – "nicht in einem besonderen Raum". Welche Version, wenn überhaupt eine, sollen wir glauben?

In Version a) ist es ein Motor mit 250 PS, in Version b) hat er nur 100 PS. Weiter erzählt uns Prof. Pfannenstiel in b), es wäre ein russischer Dieselmotor gewesen. Das ist einfach zu klären, da die russischen Panzerkampfwagen des Zweiten Weltkrieges genau erforscht

42) Prof. Pfannenstiel, der neben Gerstein stand, soll angeblich an der gleichen Rückwand den Dieselmotor stehen gesehen haben! Vgl. "Massentötungen", S. 173

43) Eidesstattliche Erklärung der Frau Elfriede Gerstein vom 16. Februar 1961 vor dem Amtsgericht Tübingen mit "Gerstein-Bericht" vom 4. Mai 1945 als Anlage. Kopie im Besitz der Autorin

44) "NS-Vernichtungslager", S. 133

45) Poliakov, "Harvest of Hate", S. 196.

wurden. Ergebnis: Es gab weder 100 PS noch 250 PS Dieselmotoren bei den russischen Panzerkampfwagen (und auch keine Ottomotoren in diesen Stärken). Die Dieselmotoren hatten 500 bis 550 PS und gehörten zu den Panzertypen: T 34, KW I und KW II.[46]

Über die "Vergasungszeit" belehrt uns "Massentötungen" aufgrund zweier "Augenzeugenberichte", es hätte 5 - 7 Minuten gedauert (geschätzte Zeit, S. 167) bzw. 18 Minuten mit der Uhr gemessene Zeit (S. 174). Letztere Angabe stammt angeblich von Herrn Prof. Pfannenstiel, der neben Herrn Gerstein stand und die Zeit gleichzeitig mit ihm gemessen hat. Warum Gerstein auf 32 Minuten und Pfannenstiel auf 18 Minuten kam, gehört ebenfalls zu den Geheimnissen dieses Komplexes.

Fazit: Da der Motor nicht gleichzeitig innerhalb und außerhalb eines Gebäudes stehen konnte und es ihn zudem in der behaupteten Stärke gar nicht gab, sind die Ausführungen zu dem Dieselmotor der "Gaskammern" in Belzec in dem Massentötungsbuch schlicht und einfach unwahr. Und es ist unverständlich, warum die Autoren dieses Buches nicht die Verpflichtung gefühlt haben, ihre Quellen zunächst zu überprüfen, bevor sie sie als "unanfechtbare Dokumentation" herausbrachten.

Zu den weiteren, nicht minder schwerwiegenden Widersprüchen innerhalb des Komplexes "Vernichtungslager" Belzec kommen wir später.

Von Treblinka gibt es folgende Beschreibung:

"Die ankommenden Juden wurden an einer Rampe ausgeladen.... Vom Umschlagplatz ... führte ein ... Weg ... an die mit Blumenschalen dekorierten Steinstufen vor dem Eingang des Gaskammergebäudes. Darinnen waren 6 oder 10 von einem Mittelgang zu betretende Räume mit dem ungefähren Maß von 8 x 4 x 2 Metern als Gaskammern eingerichtet, die je 400 bis 700 Menschen faßten. In einem weiteren Raum war der das Gas liefernde Dieselmotor untergebracht."

Eine Anmerkung dazu lautet:

"Zur Tötung wurden die Auspuffgase des Motors ohne Zusätze von anderen Giftstoffen durch ein Röhrchensystem in die Gaskammern geleitet. Die tödliche Wirkung ging von dem in den Auspuffgasen enthaltenen Kohlenmonoxyd aus. Es kam allerdings vor, daß der Motor stundenlang nicht ansprang und die Opfer in dieser Zeit dicht an dicht gepreßt in den Kammern warten mußten." [47]

– Also auch in Treblinka, nicht nur in Belzec, solche Pannen? Oder hat einfach einer vom andern abgeschrieben oder wurden die Tatorte verwechselt?

Über die Dauer der "Vergasung" schweigt sich Herr Blank aus, dafür können wir aus "Massentötungen" erfahren, daß es in Treblinka 20 - 25 Minuten gedauert hätte, bis alle Opfer tot waren (S. 181).

Auch Herr Rückerl verweist in "NS-Vernichtungslager" wiederholt auf den Dieselmotor im "Vernichtungslager" Treblinka, durch dessen Auspuffgase die Juden getötet wurden (S. 203, 204).

Kogon-Langbein-Rückerl + Co-Autoren sind sich nicht einig, ob es ein oder mehrere Dieselmotoren waren. Auf Seite 163 heißt es:

"In einem angebauten Raum stand ein Dieselmotor, der giftiges Kohlenmonoxyd erzeugte."

Zwanzig Seiten weiter ist von den "Motoren, die das Gas erzeugten", die Rede (S. 181).

"Massentötungen" faßt die Meinung der Herausgeber über die tödliche Wirkung von Auspuffgasen wie folgt zusammen:

"In allen diesen Fällen tötet das Kohlenmonoxyd, das sich in hohem Maße in den Erzeugnissen einer unvollständigen Verbrennung von Kohle, Holz, Benzin und Dieseloel befindet, sofern

Solche verlogenen Informationen leistet sich die "friedliebende Sowjetunion" noch 40 Jahre nach Kriegsende, der Welt und insbesondere dem deutschen Volk mitzuteilen:



"Menschenhaut, für die Weiterverarbeitung präpariert." *"Sowjetunion heute"*, Köln, Sept. 1984, S. 16 - 17

Das Bild bezieht sich auf einen "historischen Rücklick" über den Nationalsozialismus.

46) MTZ-Motortechnische Zeitschrift, Jg. 5, Nr. 4/5 Mai 1943, S. 130, 131; Jg 5, Nr. 1/2 Januar 1944, S. 40;
ATZ-Automobiltechnische Zeitschrift, Jg. 46, Nr. 17/18, 25. Sept. 1943, S. 405, 406. 420, 421.

47) Manfred Blank, Zum Beispiel: "Die Ermordung der Juden im 'Generalgouvernement' Polen", in:
Adalbert Rückerl (Hrsg.) "NS-Prozesse. Nach 25 Jahren Strafverfolgung: Möglichkeiten – Grenzen – Ergebnisse", Karlsruhe 1972, S. 47ff.

der Zustrom von Luftsauerstoff ungenügend ist." (S. 281)

Fritz Berg führte zur Gefährlichkeit von Kohlenmonoxyd aus:

"Kohlenmonoxydvergiftungen wurden schon seit Anfang unseres Jahrhunderts sorgfältig überprüft. Dabei ging es zunächst um Ventilationseinrichtungen von Tunnel für Motorfahrzeuge. Diese Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis – was seither als unanfechtbar gilt, – daß eine Kohlenmonoxydkonzentration von ca. 0,4 % der Menge entspricht, die einen Menschen töten kann, wenn er ihr mindestens eine Stunde lang ununterbrochen ausgesetzt ist. Allerdings können zum Beispiel Herzkranke auch von einer geringeren Konzentration von Kohlenmonoxyd getötet werden. Für 'Gaskammern' als Massenmordanlage müßte man aber auf jeden Fall eine Konzentration wählen, die den sicheren Tod aller Insassen gewährleistet, und das sind 0,4 % bei einer Betriebsdauer von einer Stunde.

Nach allen uns vorliegenden Zeugnissen lag die 'Vergasungszeit' aber weit darunter.

In einem solchen Fall müßte der Kohlenmonoxydgehalt der Luft in dem Maß erhöht werden, wie die Einwirkungszeit abnimmt, also, zum Beispiel, für eine halbe Stunde, würden 0,8 % Kohlenmonoxyd benötigt.

Die Frage, die sich uns jetzt stellt, lautet einfach: Haben Auspuffgase von Dieselmotoren einen solch hohen Anteil von Kohlenmonoxyd, wie er zur Tötung von Menschen benötigt würde?

Es würde uns sehr helfen, wenn die Holocaust-Experten mit Einzelheiten aufwarten könnten wie: Firmennamen der Dieselmotorhersteller, Modell, Größe, PS-Stärke usw. Leider können wir solche detaillierten Angaben, wie sie in jedem normalen Mordfall unerläßlich wären, nicht erwarten, wenn es um den Holocaust geht. Es bleibt uns also nichts anderes übrig, als zu untersuchen, ob jemals ein Dieselmotor gebaut wurde, der die Voraussetzungen zur Massenvergasung von Menschen erfüllt.

Eines ist sicher: Hätte Gerstein sich nicht auf einen Dieselmotor spezialisiert, sondern von einem Otto-bzw. Benzinmotor gesprochen, wäre seine Geschichte glaubwürdiger gewesen. Die Abgase eines Benzinmotors können in der Tat Menschen töten und das völlig unbemerkt, denn sie sind fast geruchlos. Nun kann man von außen den Unterschied zwischen einem Diesel- und einem Ottomotor nicht sogleich feststellen. Ein Ingenieur (Gerstein war Bergbauingenieur!) sollte aber dazu ohne weiteres in der Lage sein, zumal, wenn er sich in der Nähe des gestarteten Motors aufhält. Im Unterschied zum Ottomotor macht der Dieselmotor einen unheimlichen Lärm, seine Kolbenstöße erschüttern die Umgebung, und der ausströmende Rauch hat einen intensiven, unangenehmen Geruch. Ohne Zweifel sind es diese Fakten, verbunden mit der Schwarzfärbung des Rauchs, die zu der weitverbreiteten Meinung beigetragen haben, die Auspuffgase des Dieselmotors seien besonders giftig. – Das Gegenteil ist der Fall.

Dieselmotoren saugen nicht ein Luft-Kraftstoffgemisch an, wie Otto-(Benzin-)motoren, sondern reine Luft. Infolge der viel höheren Verdichtung im Zylinder wird die Luft darin so stark erhitzt, daß der eingespritzte Kraftstoff sich von selbst entzündet.

Kohlenmonoxyd entsteht durch Verbrennen von Kohle oder eines anderen Kraftstoffes bei ungenügender Luftzufuhr. Bei Verbrennungsmotoren bestimmt das Luft-Kraftstoffgemisch die Werte des Kohlenmonoxydgehaltes in den Auspuffgasen. Zum Beispiel bedeutet ein Luft-Kraftstoffgemisch von 100:1, daß für jedes Pfund verbrannten Kraftstoffs 100 Pfund Luft in den Motor eingesaugt werden. Ein Pfund Kraftstoff kann aber beim Verbrennen nur höchstens 15 Pfund Luft chemisch verändern. D.h. von 100 Pfund angesaugter Luft verlassen ca. 85 Pfund wieder den Motor mit den Abgasen, ohne eine chemische Veränderung erfahren zu haben. Was die überschüssige Luft, die wieder abgegeben wird, betrifft, so ist ein Dieselmotor eine Art Gebläse oder Kompressor. Dieselmotoren arbeiten immer mit einem Überschuß an Luft. Im Leerlaufbereich sind Dieselmotoren auf ein Luft-Kraftstoffgemisch von 200:1 ausgelegt; bei voller Belastung sind die Werte 18:1. Also auch dann ist noch ein Überschuß von Luft vorhanden, der ein vollständiges Verbrennen des Kraftstoffes garantiert. Das ist der Grund, daß Auspuffgase eines Dieselmotors fast kein Kohlenmonoxyd enthalten, das sich, wie bereits gesagt, nur bei unzureichender Luftzufuhr bildet.

Anders liegen die Dinge beim Otto-(Benzin-)motor. Hier wird die Menge der angesaugten Luft durch das vorgegebene Luft-Kraftstoffgemisch bestimmt. Ein Luftüberschuß kann hier zu Störungen des Motors führen. Im Gegenteil wird die Höchstleistung des Motors erst bei einem gewissen Luftmangel erreicht. Das bedingt allerdings auch eine höhere Schadstoffemission. Eine Tatsache, die heutzutage durch die ständige Diskussion über Luftverschmutzung durch Autoabgase allgemein bekannt ist."

An diesen chemo-technischen Eigenschaften von Diesel- und Ottomotoren können weder ein Herr Gerstein noch die Behauptungen anderer Augenzeugen oder Holocaust-Experten etwas ändern.

In einem der zahlreichen "Spiegel"-Artikel zum Thema Holocaust aus dem Jahr 1979, als das gleichnamige Hollywood-Rührstück bei uns über die Fernsehsender lief, heißt es – und *"der Spiegel"* referiert die Ansicht Herrn van Kampens, eines Historikers, der die Quellen überprüft hatte:

"Die Ermordung jüdischer Anstaltinsassen (in Brandenburg) sei ebenso belegt wie die Existenz der im Film gezeigten Vernichtungsbaracke (in der württembergischen Tötungsanstalt Grafeneck) und (die Existenz) von Dieselmotoren, die das todbringende Gas erzeugten (im polnischen Belzec)." 48)

– Welcher Art waren wohl die Quellen, die Herr van Kampen überprüft hat? Und welche Maßstäbe hat er seiner Überprüfung zugrunde gelegt?

Friedrich Berg hat in seiner Untersuchung über Auspuffgase noch einen weiteren interessanten Punkt aufgezeigt. Zusätzlich zu der Tatsache, daß Diesel-Auspuffgase unter normalen Umständen vornehmlich im Leerlauf zu wenig Kohlenmonoxyd enthalten, um Menschen zu töten, haben sie auch einen erheblich hohen Gehalt an Sauerstoff.

"Im Leerlauf enthalten Auspuffgase eines Dieselmotors ca. 18 % Sauerstoff. Die normale Luft, die wir atmen, enthält 21 %, und ein Mensch kann noch ohne Beschwerden mit einem Sauerstoffgehalt von 15 % leben. Tod wegen Sauerstoffmangel würde erst bei weniger als 12 % eintreten. Einen solch geringen Sauerstoffgehalt würden Dieselauspuffabgase erst bei 3/4 der vollen Motorleistung enthalten.

Mit anderen Worten: Ein Mensch könnte Auspuffgase eines Dieselmotors, der z.B. nur mit halber Kraft läuft, buchstäblich einatmen und würde sich durchaus dabei auf den Beinen halten –

48) *"Der Spiegel"*, Nr. 6/1979, S. 65.

von dem Geruch und Rauch einmal abgesehen. Jedenfalls lebensgefährlich wäre es nicht."

Obwohl also Diesel-Auspuffgase auf Grund des verhältnismäßig geringfügigen Kohlenmonoxydgehaltes bei auf Leerlauf geschaltetem Motor normalerweise nicht lebensgefährlich sind, könnten sie unter außergewöhnlichen Verhältnissen freilich doch zum Tod führen. Berg schreibt dazu:

"Ein angehender Massenmörder, der keine genauen Kenntnisse über die Eigenschaften von Dieselmotoren hat, würde wohl so vorgehen, daß er irgendwo einen Dieselmotor hinstellt und die Auspuffgase in einen oder mehrere angrenzende Räume leitet. Wenn das im Leerlauf geschieht, ohne daß der Motor durch eine künstliche Vorrichtung belastet wird, würden die beabsichtigten Opfer sich zwar wegen der Rauch- und Geruchsbelästigung äußerst ungemütlich fühlen, aber die Folgen wären nichts Schlimmeres als Kopfschmerzen, verursacht durch Rauch, Geruch und den entsetzlichen Lärm des Motors. Diese Methode, Massenmord zu begehen, würde zu einem kompletten Fiasko führen.

Jedes Arrangement, einen Dieselmotor zum Massenmord einzusetzen, benötigte, selbst wenn es nur ein Mindestmaß an Effektivität erreichen wollte, Ingenieure mit einem überdurchschnittlichen Spezialwissen auf diesem Gebiet. Vor allem müßten sie genau die Daten der Kohlenmonoxyd- und Sauerstoffemissionen des von ihnen eingesetzten Motors im Kopf haben. Solches Spezialwissen ist jedoch nicht einmal heutzutage, wo die Luftverschmutzung allgemein im Gespräch ist, bei einem Fachingenieur üblich. Die potentiellen Gaskammerbauer müßten außerdem imstande sein, den Dieselmotor (im Leerlauf!) ständig mit ca. dreiviertel Kraftbelastung laufen zu lassen. Ein Absinken darunter würde die erforderliche Kohlenmonoxydbildung verhindern, eine Steigerung über 80% der vollen Kraft, würde den Motor ruinieren.



FRITZ BERG

Nach jeder Vergasung müßte der Motor überholt, möglicherweise sogar ausgewechselt werden, da die starke Rauchentwicklung ihn auf Dauer beschädigen würde. Allein um die notwendigen Vorarbeiten zu erledigen, alle erforderlichen Geräte zu beschaffen, ja, auch nur die Pläne für eine ständige künstliche Belastung bis zu 80 % zu entwickeln, würde einen enormen Aufwand an geschulten Fachkräften und Material bedeuten. Außerdem müßte für den Motor ein spezieller Untergrund geschaffen werden, da die starke Vibration sonst das ganze Gebäude beschädigen könnte.

Gesetzt den Fall, jemand wäre intelligent und gewitzt genug gewesen, all die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, entsprechend ausgebildetes Personal und das notwendige Material herbeizuschaffen, — warum, um alles in der Welt, hätte er überhaupt einen Dieselmotor zu diesem Zweck einsetzen sollen? Nach all dem Aufwand hätte er eine Gaskammer, die im besten (schlimmsten) Fall weniger als 0,4 % Kohlenmonoxyd und mehr als 4 % Sauerstoff produzieren würde. Eine Kohlenmonoxydkonzentration von 0,4 % würde jedoch, wie wir schon gehört haben, eine Vergasungszeit von mindestens 60 Minuten erfordern.[49] Ein normaler Benzinmotor würde im Leerlauf, ohne jede spezielle Vorrichtung, zehnmal soviel Kohlenmonoxyd produzieren und wäre daher für solch eine tödliche Aufgabe weitaus geeigneter.

Aus all diesen Tatsachen geht mit absoluter Sicherheit hervor, daß die Dieselmotor-Gaskammer-Geschichte effektiv unmöglich und daher eine reine Erfindung ist."

Zu diesen Ausführungen von Fritz Berg haben wir noch einen Gesichtspunkt hinzuzufügen:

Von U-Boot Fahrern hätte man längst eine Vielzahl von Todesmeldungen über Diesel-abdämpfe oder -abgase erhalten, würden diese so tödlich sein, wie in der Holocaust-Literatur dargestellt. Denn obgleich natürlich die Dieselabgase bei U-Booten nach außen geleitet werden, war zumindest bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges trotz aller technischen Bemühungen die Luft in den getauchten U-Booten stets mit Abdämpfen der starken, und sogar auf Leistung geschalteten Dieselmotoren versetzt. Ist auch zu unterstellen, daß der Prozentsatz dieser Luftbelastung nicht zu vergleichen ist mit den in der Holocaust-Literatur behaupteten direkten Abgasen (die räumlichen Größenunterschiede würden bei einem Vergleich nicht viel hergeben, dem gegenüber stünden die ungleich größeren Motore), so würde doch das wochenlange Leben unter diesen Belastungen, wie es die U-Boot Besatzungen zu führen gezwungen waren, analoge Gesundheitszerstörungen — nicht nur -schädigungen! — zur Folge gehabt haben.

U-Boote dagegen mit Benzinmotoren auszurüsten, war schon mit Rücksicht auf die hochgradig tödlich wirkenden Abgase und Dämpfe, freilich auch Explosionsgefahren ausgeschlossen.

49) Hier noch einmal die verschiedenen, bereits erwähnten "Vergasungszeiten", für die uns Zeugen- und Expertenberichte vorliegen; für Belzec: 5 - 7, 18, 15 - 30 und 32 Minuten; für Treblinka: 20 - 25 Minuten. In keinem einzigen Fall wurde die Dauer von einer Stunde angegeben.

Udo Walendy

Die Minsker Juden

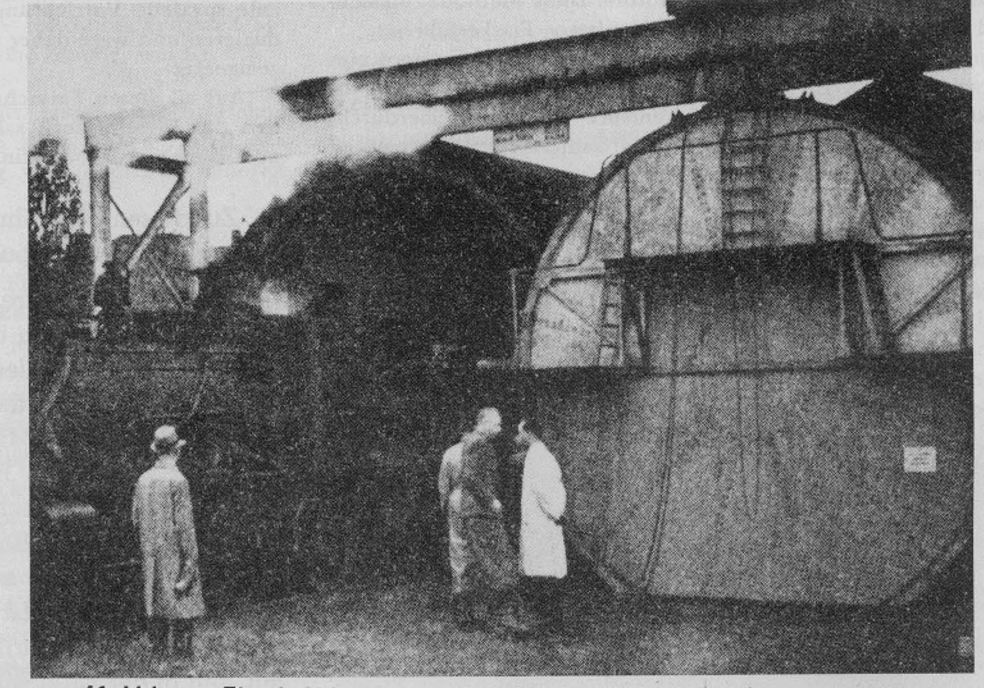
Verweilen wir kurz bei den Minsker Ereignissen. Denn besonders hier waren die bedauernswerten Juden übel dran. Es wird von unaufhörlichen Liquidierungen berichtet. Zunächst sofort nach der Einnahme der Stadt im Juli 1941, damals jedenfalls sei "die gesamte jüdische Intelligenzschicht (Lehrer, Professoren, Rechtsanwälte usw. mit Ausnahme der Mediziner) umgebracht" worden.[50]

Doch dies kann allenfalls "eine kleine Aktion" gewesen sein, denn "die erste Großaktion" habe erst "im September 1941 begonnen": "Restlose Ausmerzung wird durchgeführt."[51] Doch zurück zum Juli 1941:

Zwar waren zu dieser Zeit "die Wälder um Minsk noch voll von russischen Verbänden und russischen Soldaten in Zivilkleidern"[52], zwar waren in dieser Zeit "vom Beginn der Operation bis zur Beendigung der Schlacht von Minsk 334.571 Gefangene, 3.181 Panzer, 1.830 Geschütze, 344 Flugzeuge eingebracht worden", was überwältigende Anstrengung eines jeden deutschen Soldaten bedeutete, ganz gleich, ob er den Rock der Wehrmacht, SS oder Polizei trug. Zwar machten "schwierigste Geländeverhältnisse und anhaltende Gewitterregen" den deutschen Truppen schwer zu schaffen, — doch liest man Leute wie Kogon-Langbein-Rückerl + Co-Autoren sowie Krausnick/Wilhelm, so hatten die deutschen Truppen offenbar nichts anderes im Sinn und zu tun, als "Juden zu liquidieren".

Diese Autoren berücksichtigen auch mit keinem Wort die umfangreichen Evakuierungsmaßnahmen der Sowjets v o r dem Einmarsch der deutschen Truppen in Minsk: Von über 90.000 in Minsk seßhaft gewesenen Juden waren "nur einige Tausend" überhaupt zurückgeblieben und damit den Deutschen in die Hände gefallen. Dies ist von sachkundigen jüdischen Autoren mehrfach dokumentiert.[53] Doch davon wissen Kogon-Langbein-Rückerl + Co offenbar ebensowenig wie von der Tatsache, daß es sich mit der großen Mehrheit der Juden aus ganz Weißrußland gleichermaßen verhalten hat.

Doch im November 1941, und zwar vom 7. - 11. November 1941, seien erneut 6.6 24 ermordet worden.[54] Mit Datum vom 31.1.1942 ist notiert, daß aus Minsk und Umgebung bereits 41.000 Juden erschossen worden seien ("Juden-Partisanen nicht mit eingerechnet").[55] Doch dies war immer noch nicht das Ende: Anfang März 1942 habe eine erneute "Großaktion mit tausenden von erschossenen Juden" stattgefunden.[56]



41. Vakuum-Eisenbahnbegasungsanlage — verlauste Wagen werden eingefahren.
Dr. Gerhard Peters, "Die hochwirksamen Gase und Dämpfe in der Schädlingsbekämpfung", in Sammlung chemischer und chemisch-technischer Vorträge, Neue Folge Heft 47 a, Verlag Ferdinand Enke, Stuttgart, 1942, S. 54.

Im Juli 1942, so berichten uns die Autoren von "Massentötungen" auf Seite 90, haben nur noch 6.100 überlebt. "Hiervon wurden am Monatsende 3.500 liquidiert.[57] — Doch das stimmt ebenfalls wieder nicht,

50) Krausnick/Wilhelm, "Truppe des Weltanschauungskrieges", S. 539.
51) Krausnick/Wilhelm aaO. S. 270, 274.
52) Krausnick/Wilhelm aaO. S. 179.
53) Walter N. Sanning, "Die Auflösung des osteuropäischen Judentums", Tübingen 1983, S. 110 - 111. S.a.
Institute of Jewish Affairs, "Hitler's Ten-Year War on the Jews", New York 1973, S. 186 +
Joshua Rothenberg, "Jewish Religion in the Soviet Union", London 1970, S. 172 +
David Bergelson (Mitarbeiter im Jüdischen Antifaschistischen Komitee) in *"Eynikeyt"*, Moskau vom 5.9.1942.
54) Krausnick/Wilhelm aaO. S. 178.
55) Krausnick/Wilhelm aaO. S. 538.
56) Krausnick/Wilhelm aaO. S. 619.
57) Krausnick/Wilhelm aaO. S. 588.

wenn man erfährt — und zwar einige Seiten weiter — daß "am 28. und 29. Juli 1942 in einer Großaktion in den Minsker Ghettos 9.000 Juden zur Grube gebracht" wurden.[58]) Ungeachtet dessen waren am 10. April 1943 von den ursprünglichen Minsker Juden noch 20.000 am Leben bzw. am Ort vorhanden, wohingegen am 31.1.1942 dort nur noch 18.000 existiert hatten.[59]) Also ein Jahr später = 2.000 mehr. Doch wie dem auch sei: Schließlich wurden im Oktober 1943 "bei der Liquidierung des Minsker Ghettos" noch einmal alle dort Lebenden erfaßt (S. 91). Im übrigen gab es diesen Autoren zufolge in Minsk eine "Gaskammer", die sogar den Faschisten aus Italien gezeigt wurde. (S. 92) Man müßte somit zwischen "Erschossenen" und "Vergasten" weiter differenzieren. Dies ist um so angebrachter, als wir erfahren, daß neben all den genannten Aktionen die Deutschen in und um Minsk noch viel mehr zu tun hatten und daß es dort eine weitere — offenbar ebenfalls große — "Vergasungseinrichtung" gegeben habe:

Zwischen Mitte und Ende Juli 1942 haben deutsche Einheiten den Mitteilungen von H. Krausnick und H.H. Wilhelm zufolge in Weißruthenien (Minsk ist die dortige Hauptstadt) rund 55.000 Juden erschossen und zudem "die in kurzen Abständen aus dem Reich, Wien und Theresienstadt in Minsk eintreffenden Züge abzufertigen, deren jüdische Insassen auf dem SS-Gut Maly Trostinez vergast wurden".[60]) Alles das scheint völlig ohne jegliche Zwischenfälle und ohne Widerstandsaktionen, ohne jedwede Partisanenbehinderung, ja ohne Kenntnis durch die Partisanen durchgeführt worden zu sein, denn in den betreffenden Partisanen-Kampfberichten finden sich keinerlei derartige Hinweise.

Angesichts dieser Gesamtlage ist die geringe Anzahl der "Exekutanten" um so bemerkenswerter:

> "In der Regel waren es ja gar nicht die ganzen Einsatzkommandos, sondern nur ein paar bemerkenswert kleine! 'Rollkommandos', welche den Großteil der 'schmutzigsten Arbeiten' übernahmen." [61])

Für Minsk wird uns mitgeteilt, daß "man sich lange Zeit ein ukrainisches 'Exekutivkommando' hielt", wohingegen die "Aktionen" bezüglich der "eintreffenden Judentransporte zum SS-Gut Maly-Trostinez" lediglich "von einem SS-Unterführer und vier bis sieben Mann" bewerkstelligt worden sein sollen. Wobei selbst hierbei zu berücksichtigen ist:

> "... Der Anteil der vier meist in der Nähe des SS-Gutes Maly Trostinez bei Minsk eingesetzten Wagen an der Judenvernichtung ist bis heute nicht befriedigend geklärt. Die einzigen überlebenden Augenzeugen waren die 'Exekutanten' selbst, die ihren Vernehmungsrichtern gegenüber behaupteten, binnen Jahresfrist 8 - 10.000 Juden getötet zu haben – was 'technisch' mit einem einzigen Wagen innerhalb von sechs bis acht Wochen möglich gewesen wäre und sich nur unter gewissen Schwierigkeiten mit den aus anderen Quellen stammenden Nachrichten von der Mitwirkung der 'Gaswagen' an mehreren Großaktionen im Raum Minsk vereinbaren läßt...." [62])

Bei alledem darf man nicht vergessen, daß "sich die deutschen Juden (in Minsk — d. Verf.) der besonderen Fürsorge des Generalkommissars, Herrn Gauleiter Kube, erfreuten, und der Älteste des deutschen Ghettos, das vor geraumer Zeit in Minsk errichtet worden war, laufend Zutritt zum Generalkommissariat hatte", wo seine vorgetragenen Anliegen wohlwollend behandelt wurden.[63]) Er und seine Leute wurden später "nach der Befreiung" wegen ihres guten Auskommens mit den Deutschen sogar der Kollaboration beschuldigt.[64])

Folgt man jedoch lediglich den Kogon-Langbein-Rückerl + Co-Autoren, so hat sich der Leser mit Pauschalbehauptungen und -begriffen zu begnügen. Er erfährt nichts Näheres über die zahlreichen "Großaktionen", wie es zur Beweisführung notwendig wäre, z.B. über Truppeneinheiten, Kommandoführung, Befehlsgebung, Einsatzpläne, technische und organisatorische Voraussetzungen, konkrete Tatorte, Funde, neutral abgesicherte Untersuchungsbefunde. Auch wissen sie dem Leser nichts mitzuteilen

von den bereits zwischen Juli und September 1941 in das Gebiet von Minsk eingeschleusten 35 und mehr Partisanengruppen und den von ihnen unentwegt durchgeführten Sprengungen von Brücken und Eisenbahnlinien,[65])

von deren Berichten, daß sie allerorten deutsche Wehrmachtstransportzüge auf Abstellgeleisen mit Panzern, Kanonen und anderem Kriegsmaterial feststellen konnten — und zwar wegen der zahlreich gesprengten Brücken und Bahngeleise —, aber niemals von Judentransporten berichtet haben,

von Gerald Reitlingers Feststellung in seinem Buch "Die Endlösung" (S. 102), derzufolge nach dem Januar 1942 keine Judentransporte mehr in die besetzten Gebiete Rußlands wegen anhaltender Proteste der Wehrmacht gelangten,

von dem Eingeständnis Reitlingers[64]), daß die letzten Juden aus Minsk am 14.9.1943 wegkamen, und zwar nach Polen, also evakuiert wurden bzw. sich auf diese Weise vor der sowjetischen "Befreiung" zu retten suchten wie unzählige Russen und Ukrainer ebenfalls —, was wiederum Raul Hilberg unter Heranziehung deutscher Akten bestätigt[66]),

von der Tatsache, daß das Gut Maly Trostinec ein Arbeitslager war.[67]) — Wir wollen uns hier mit diesen Angaben begnügen.

---

58) Krausnick/Wilhelm aaO. S. 595.
59) Krausnick/Wilhelm aaO. S. 539.
60) Krausnick/Wilhelm aaO. S. 614.
61) Krausnick/Wilhelm aaO. S. 556.
62) Krausnick/Wilhelm aaO. S. 547.
63) Krausnick/Wilhelm aaO. S. 587.
64) Gerald Reitlinger, "Die Endlösung. Hitlers Versuch der Ausrottung der Juden Europas 1939 - 1945", Berlin 4. Aufl. 1961, S. 325.
65) Heinz Kühnreich, "Der Partisanenkrieg 1939 - 1945", Berlin (Ost) 1965, S. 76, 93, 299.
66) Raul Hilberg, "The Destruction of the European Jews", Chicago 1961, S. 254.
67) Reitlinger, "Endlösung", S. 186.

Udo Walendy — 1. Teil

"Beweisführung" für das "Vernichtungslager" Kulmhof/Chelmno

Nach der Darstellung, die uns in "Massentötungen" gegeben wird, war Kulmhof (polnisch: Chelmno) ein "Vernichtungslager" mit dem einzigen Zweck, die jüdische Bevölkerung der Provinzen Posen und Lodz (Litzmannstadt) auszurotten. (S. 110) Die gleiche Behauptung wird in anderen Holocaust-Werken aufgestellt.

Forstet man diese "Bewältigungs"-Literatur durch, so erweist sich die Behauptung, Kulmhof sei ein "Vernichtungslager" gewesen, als die einzige, in der jene Autoren übereinstimmen. Ansonsten gibt es in diesem Komplex ausschließlich Widersprüche, Ungereimtheiten, Unmöglichkeiten — und "fehlende Spuren" für alles, was dort geschrieben wurde.

Es beginnt bereits mit der Ortslage, setzt sich fort mit den "Aktionszeiten" usw.

So sprechen Sereny [68] und Lichtenstein [69] z.B. von Cholm — einem größeren Ort östlich von Lublin und südlich von Sobibor — und setzen ihn mit Chelmno (Chelm) gleich.

Das von Rückerl-Kogon-Langbein und Co-Autoren beschriebene Kulmhof bzw. Chelmno hingegen war ein kleiner Ort mit 30 - 40 Häusern, davon etwa 10 Bauernhöfen, ca. 50 km nordwestlich von Lodz. Dort lebten etwa 250 wolhyniendeutsche Umsiedler und ein paar polnische Bauern. Früher gehörte die Siedlung einmal zu einer polnischen Staatsdomäne. In diesem kleinen Ort, der mit der Außenwelt durch eine Kleinbahn verbunden war, stand das ehemalige Herrenhaus, das als "Schloß" bezeichnet wurde. Es befand sich in der Mitte der Ortschaft, an der Gabelung zweier Straßen. Kirche, Wirtshaus und andere Verwaltungsgebäude (u.a. Gemeindehaus und Schule) waren in unmittelbarer Nähe. (S. 113)

Einigen Autoren paßten schon diese Fakten nicht. Höhne z.B. verlegt "das Schloß" in die "Wälder von Kulmhof .... einsam gelegen, wie geschaffen für seine bestialische Mission". [70] Und Reitlinger spricht von "einem alten, unter dem Namen 'Palast' bekannten Schloß", von dem es eine unglaublich schaurige Photographie gäbe. [71] Wo man das unglaublich schaurige Bild besehen und prüfen kann, sagt er nicht, wie er sich überhaupt in seinem 670 Seiten umfassenden Buch an keiner einzigen Stelle auf eine detaillierte topografische Beschreibung der Örtlichkeiten in Kulmhof einläßt. Rückerl hat zwar in seinem Buch "NS-Vernichtungslager" [72] eine Skizze vom Ort Kulmhof sowie eine vom "Waldlager", angefertigt nach Angaben von Zeugen, veröffentlicht, doch wird damit keine "Vernichtung" bewiesen, selbst wenn diese Skizzen mit "Vernichtungsstätte Chelmno" bezeichnet sind.

Zur Zeitfolge:

Rückerl-Kogon-Langbein + Co-Autoren behaupten, es habe zwei Lagerperioden gegeben, wobei die erste von Ende 1941 bis Frühjahr 1943 gedauert habe. Während dieser Zeit hätten die eigentlichen Mordaktionen mittels Gaswagen von Dezember 1941 bis Mai 1942 und dann noch einmal im September 1942 für einige Wochen stattgefunden. Von Juni bis August 1942, aber auch von Oktober 1942 bis März 1943 seien die Lagermannschaft sowie die jüdischen Arbeitskommandos mit Sortierungs- und Aufräumungsarbeiten beschäftigt gewesen. Im April 1943 seien die bis dahin benutzten Gebäude gesprengt und alle Spuren beseitigt worden. (S. 135) [73] Das "Kommando Bothmann" habe Chelmno am 11. April 1943 verlassen, um sich nach Dalmatien zu begeben. [74]

Der zweite Abschnitt habe im Februar 1944 begonnen: Dann nämlich sei die "Vernichtungsstätte noch einmal eröffnet" worden. [75] Rückerl-Kogon-Langbein + Co-Autoren vermerken zwar für Mitte Februar 1944, daß der "Reichsführer erst Befehl erteilen werde" und daß erst im April oder Mai 1944 — "bei meinem Eintreffen in Kulmhof" — die Baracken im Walde aufgestellt worden, die Verbrennungsöfen hingegen

68) Gitta Sereny, "Into That Darkness — An Examination of Conscience", New York 1983, S. 139, 373.
69) Heiner Lichtenstein, "Mit der Reichsbahn in den Tod — Massentransporte in den Holocaust 1941 bis 1945", Köln 1985, S. 88, 91, 145, 158.
70) Heinz Höhne, "Der Orden unter dem Totenkopf — Die Geschichte der SS", München 1976, S. 343.
71) Reitlinger, "Die Endlösung" S. 153.
72) Rückerl, "NS-Vernichtungslager", S. 260 - 261.
73) Welcher Sinn soll darin liegen, mitten im Krieg ein Schloß zu sprengen und die Trümmer abzutragen, in dem wohl Werkstätten enthalten waren, doch in dem selbst den "Augenzeugen" zufolge gar keine Massenmorde stattgefunden haben? Welche "Spuren" sollten auf diese Weise beseitigt werden? Was wäre selbst eine Rampe für ein Beweis?
74) Reitlinger, "Die Endlösung", S. 279.
75) Reitlinger, "Die Endlösung", S. 161.

selbst zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorhanden gewesen seien. (S. 137 - 138) Diese "Neueröffnung" ist bekanntlich gleichzusetzen mit einer völligen neuen Herrichtung des gesamten Lagerkomplexes einschließlich Neuaufstellung von Baracken und Aufmauern von "Verbrennungsöfen" usw., denn es war ja seit der vorjährigen restlosen "Spurenbeseitigung" und Grasanpflanzung nichts mehr vorhanden. Auch die nunmehrigen "Aktionszeiten" differieren: So behaupten die Co-Autoren, "Anfang Juni oder Ende Mai 1944 fing die Vernichtung der Juden aus dem Ghetto Litzmannstadt an und dauerte bis Mitte August 1944". (S. 138) An anderer Stelle werden "Aktionen" lediglich für die Zeit vom 23. Juni bis 14. Juli spezifiziert. [76)]

Alle Autoren sind sich hingegen darüber einig, zu notieren, daß das Lager nunmehr endgültig im Januar 1945 aufgelöst worden sei, was zu einer neuerlichen totalen Spurenbeseitigung geführt habe, — was Exhumierung vergrabener Leichen, Verbrennung, Zermahlen der Knochenüberreste mittels Knochenmühle und Aschebeseitigung mit einschließt. [77)]

Was nun im einzelnen in Kulmhof während jener Zeit geschehen sein soll, weiß man von Zeugen ("Dokumente waren spärlich" [78)], ehrlich gesagt, überhaupt nicht vorhanden!), die aber gar nicht mehr existieren konnten, da "die letzten Zeugen der Kulmhofer Verbrechen am 17.1.1945 nachts bei eisiger Kälte kaum bekleidet bäuchlings auf dem Boden liegend aus kurzer Entfernung mit Maschinenpistolen erschossen" wurden. [78)] Im Bonner Kulmhof-Prozeß, der am 31.3.1963 abgeschlossen wurde, gab es aber seltsamerweise 4 überlebende Zeugen der Opfer. [79)]

Mittelpunkt des Geschehens ist das in einem Park gelegene, bereits erwähnte "Schloß". "Eines Tages Ende 1941" (genaues zu belegen war offensichtlich nicht möglich) sei es "von einer SS-Einheit" (auch hier: genauer ging es nicht!) in Besitz genommen und mit Hilfe von polnischen Gefangenen instandgesetzt worden. Um das gesamte Gelände habe man eine übermannshohe Bretterwand errichtet, so daß kein Außenstehender mehr Einblick hatte. (S. 124) Ankommende Fahrzeuge hätten vor dem Holztor anhalten, die Fahrer aussteigen müssen, während Männer des SS-Kommandos die Wagen in das umzäunte Gelände gefahren hätten.

An einer Seite des Schlosses sei eine Rampe errichtet gewesen. Diese Rampe sei aus Holz gewesen. (S. 123, 124) Aber nein: sie war "gemauert". [80)] Jedenfalls war auch sie noch einmal mit sichtversperrenden Bretterwänden "bis zu den Türen des Gaswagens dicht abgeschlossen" verkleidet gewesen. (S. 123) Dennoch präsentieren Rückerl-Kogon-Langbein + Co-Autoren abseits befindliche Zeugen, die Vorgänge auf der Rampe beobachtet haben wollen. (S. 125, 127) [81)]

Dieses "Schloß" und ein 4 km entferntes Waldgelände sind angeblich die Mordstätten einer unbekannten Zahl von Opfern, deren Zahl zwischen 11.000 und 360.000 liegen soll, wobei die "Hochrechnung" auf polnischen und jüdischen "Schätzungen" beruht, über deren Ausgangswerte oder Anhaltspunkte jedoch nichts Konkretes verlautet ist. In der Bundesrepublik Deutschland durchgeführte Strafverfahren gegen ehemalige Angehörige des Kulmhof-Kommandos haben einen mittleren Zahlenwert von 152.000 zugrunde gelegt. Delarue [82)] verweist auf 34.000, Klee [83)] auf 100.000 und Höhne [84)] auf 300.000 Ermordete, eine Zahl, der sich Rückerl-Kogon-Langbein + Co-Autoren anschließen. Obgleich diese Zahlen — ganz gleich, welche — ungeheuerlich sind und obgleich diese Co-Autoren darauf verweisen, daß das Bonner Schwurgericht "sich dabei ausschließlich auf noch vorhandenes urkundliches Material stützte" (S. 145) und diese Co-Autoren Zugang zu diesem Material hätten haben müssen (schließlich ist Rückerl selbst Oberstaatsanwalt!), haben sie -- abgesehen von den zu Papier gebrachten "Zeugenaussagen" — nur zweifelhafte "Schreiben" als "urkundliches Material" vorgelegt, die nicht geeignet sind, die von ihnen selbst "bedauerten" Informationslücken zu schließen.

Bei all diesen Zahlen handelt es sich in Wirklichkeit um "Vermutungen", nicht um Tatsachen! Beweise gibt es nicht für einen einzigen Kulmhof-Ermordeten!

Als Indiz für dieses Mordgeschehen wird auf die während der Jahre 1941 bis 1943 wiederholt durchgeführten Umsiedlungsaktionen von nicht arbeitsfähigen, arbeitsunwilligen und gegen die behördlichen Vorschriften verstoßenden Ghettobewohner von Lodz verwiesen. Dabei wird fast immer verschwiegen, daß

a) sowohl die Sicherheitslage für die deutschen-Truppen als auch die sanitäre und Ernährungs- bzw. Versorgungslage im dicht besiedelten Ghetto von Lodz Aussiedlungen notwendig erscheinen ließen (Neueinweisungen von z.B. reichsdeutschen Juden erfolgten gegen den Willen der örtlichen deutschen Kommandanten und waren von diesen nicht zu verhindern),

b) die Umsiedlungsaktionen teilweise in ländliche

76) Rückerl, "NS-Vernichtungslager" aaO., S. 292 - 293. – Die dort zu summierende Zahl der vom Ghetto Lodz in dieser Zeit "zur Arbeit nach außerhalb" verschickten Juden (so ein Dokument der Statistischen Abteilung des *Ältesten der Juden in Lodz) ist genau die Zahl, die das* Schwurgericht in Bonn 1962/63 auf Grund "urkundlichen Materials" als "Mindest-Tötungszahl" ausweist. ("Massentötungen", S. 145)

77) Reinhard Henkys, "Die nationalsozialistischen Gewaltverbrechen", Stuttgart - Berlin 1965, S. 96;
Reitlinger, "Die Endlösung", S. 153;
Rückerl, "NS-Vernichtungslager", S. 273;
Klee, "Euthanasie im NS-Staat", S. 372; – hier wurde die Asche 1942/43 in Säcke gefüllt und in die Warthe geschüttet. Man denke allein an den Zeit- + Arbeitsaufwand angesichts der Kriegslage! Im übrigen würde die Asche nicht weggeschwemmt worden sein, sondern hätte sich *im Fluß abgesenkt und wäre auffindbar gewesen.*

78) Henkys, "Die nationalsozialistischen Gewaltverbrechen", S. 97.

79) Henkys aaO. S. 95.

80) Klee, "Euthanasie im NS-Staat", S. 371.

81) Rückerl, "NS-Vernichtungslager", S. 270.

82) *Jacques Delarue, "Geschichte der Gestapo", Königstein/Ts.* 1979, S. 257.

83) Klee, ""Euthanasie im NS-Staat", S. 371.

84) Höhne, "Der Orden unter dem Totenkopf", S. 431.

Versorgungslager und teils zu neuen Ansiedlungen in Rußland gingen,

c) die von den Umsiedlungsaktionen erfaßten Personen "während der ersten Hälfte des Jahres 1942 sowie bei der September-Aktion 1942, von der Kinder unter 10 Jahren, alte und kranke Leute erfaßt wurden, von der jüdischen Ghetto-Verwaltung ausgewählt worden waren", [85]

d) zwar die Zahl der im Ghetto-bezirk Lodz 1940 Lebenden nicht genannt wird, hingegen die Bewältigungsliteraten mit den Angaben des (SS-) Korherr-Berichtes [86] dahingehend übereinstimmen, daß im September 1942 (also nach den Umsiedlungsaktionen) im Ghetto Lodz noch 89.500 und Anfang 1943 = 87.000 Juden lebten (laut Korherr-Bericht 87.180, davon 83.133 mit ehemaliger polnischer Staatsangehörigkeit), [87]

e) schließlich grundsätzlich berücksichtigt werden muß, daß die im Weltjudenkongreß zusammengefaßte "jüdische Nation" sich bereits seit 1933 als im Krieg mit Deutschland betrachtete und entsprechende Proklamationen nach dem 1. September 1939 aus London, Washington und Moskau verstärkt und gleichlautend bekanntgemacht worden waren und ihren Niederschlag in militärischen Maßnahmen gefunden hatten, — auch im deutschen Hinterland.

Der Judenrat von Lodz hat monatlich die Zahlen der Juden gewissenhaft festgehalten, die Lodz verlassen hatten. Nirgendwo in diesen Listen taucht der Name Kulmhof/Chelmno auf. Daß die Deportierungen in ein Todeslager gehen würden, war den Ältesten der jüdischen Gemeinde unbekannt.

"Selbst ganz zum Schluß der Umsiedlung, im September 1942, begleitete der Präsident des Lodzer Judenrates, Chaim Rumkowski, die Kinder auf ihrem Marsch zum Bahnhof ohne Befürchtungen. ..." [88]

"Wohin die Deportierten geschickt wurden, ist nicht bekannt." [89]

Ein Teil wurde "in Arbeitslager und in die geräumten Ghettos des Distriktes Lublin überführt". [90] Andere wurden "zur Urbarmachung der Pripjet-Sümpfe und in den jüdischen landwirtschaftlichen Gebieten bei Kriwoi Rog in der Ukraine" eingesetzt, zumindest drangen solcherart Informationen nach Lodz. [90a]

In einer Studie über das Schicksal der Juden in den von deutschen Truppen besetzten Ländern Europas, die im Jahr 1943 vom Amerikanischen Jüdischen Kongreß, gemeinsam mit dem Jüdischen Weltkongreß in New York herausgegeben wurde, heißt es in bezug auf die Juden von Lodz, daß sie 1941/42 in verschiedene andere Gebiete umgesiedelt und zu Arbeiten in den Sumpfgebieten von Pinsk und Rokitno eingesetzt worden sind, sofern sie nicht Unterkunft in den Ghettos anderer polnischer Städte gefunden haben. [91]

Was nun eigentlich in Kulmhof passiert und wie es dort zugegangen sein soll, ist so widersprüchlich wie Name und Herkunft des "ganz kleinen" [71] oder 80 - 100 Mann umfassenden "Kommandos" (SK-Lange, SK-Bothmann, Einsatzkommando "Heinrich Himmler"). (S. 116) [92] Niemand scheint zu wissen, welcher Dienststelle dieses Kommando unterstand, von wem es die Befehle erhielt [93], wie die Koordination mit welchen "Transportkommandos" vonstatten ging. Die einen wollen in dem "SK-Kulmhof" die Truppe sehen, die schon bei der "Aktion T 4" unheilbar Geisteskranke getötet habe [94], andere behaupten, die Mannschaft hätte ihre "Ausbildung zum Massenmord" in Ostpreußen erhalten (wo dort genau, vom wem bleibt ungenannt). [95] Hilberg behauptet, ebenfalls ohne Beweisführung, der Kern des Kommandos sei von der Gestapo in Posen und Lodz rekrutiert worden. [96]

Die einzige Aufgabe dieses "Sonderkommandos" bestand angeblich darin, die "angelieferten" (Wortschatz von Rückerl + Co) Juden zu ermorden, ihre Leichen zu vernichten, Kleidung und Besitz zu sortieren und dem Wirtschaftsamt in Posen bzw. dem "Winterhilfswerk" zuzuleiten. [97]

Da die gesamte Geschichte ausschließlich von Zeugenaussagen zusammengesetzt ist, nimmt es nicht wunder, daß sich vieles widerspricht und vieles unmöglich ist. Z.B. hat ein polnischer Eisenbahner wortreich zu Protokoll gegeben, er habe im Sommer 1942 101 Tage lang täglich einen vollbesetzten Zug mit je 20 geschlossenen Güterwaggons gesehen, der Juden aus Lodz nach Kolo gebracht habe, die dort auf die Schmalspurbahn nach Chelmno umgeladen wurden. — Ausgerechnet in den Sommermonaten 1942 sind jedoch in Kulmhof gar keine Transporte angekommen, jedenfalls nicht aus Lodz, das bestätigen Rückerl-Kogon-Langbein + Co-Autoren wenige Seiten weiter (S. 132) unter Bezug auf Unterlagen des Jüdischen Historischen Instituts in Warschau. [98]

Über den Weitertransport von Warthbrücken/Kolo werden wir unterschiedlich unterrichtet; mal ging es sogleich mit Lkws weiter, mal gab es Übernachtungen in einer Synagoge. Doch im Januar/Februar 1942 wurden

85) Isaiah Trunk, "Judenrat — The Jewish Councils in Eastern Europe under Nazi Occupation", New York 1977, S. 432;
Rückerl, "NS-Vernichtungslager", S. 276.

86) Statistischer Bericht des Inspekteurs für Statistik im Auftrag des Reichsführers SS vom 28.4.1943 über die europäische Judenfrage.

87) Henkys aaO. S. 95 - 96.

88) Reitlinger, "Die Endlösung", S. 279 f.

89) Lucy S. Dawidowicz, "The War against the Jews 1933 - 1945", Toronto - New York, Bantam Books 1976, S. 395, 399;
Reitlinger "Die Endlösung", S. 101.

90) Reitlinger aaO. S. 279.

90a) Reitlinger aaO. S. 101.

91) Hitler's Ten-Year War on the Jews. Hrsg. vom Institute of Jewish Affairs of the American Jewish Congress, World Jewish Congress, New York 1943, S. 30.

92) Reitlinger, "Die Endlösung", S. 153, 280;
Rückerl, "NS-Vernichtungslager", S. 243.

93) Reitlinger aaO. S. 251.

94) Reitlinger aaO. S. 153 + Dawidowics aaO. S. 182.

95) Walter Laqueur, "Was niemand wissen wollte", Berlin - Wien 1981, S. 159.

96) Hilberg aaO. S. 603.

97) Henkys aaO. S. 96.

die Transporte der Kleinbahn "vor dem Gut Powiercie" ausgeladen. Es ging per Lkw oder auch zu Fuß weiter. 10 "oder höchstens 11 Gendarmen" bewachten einen Transport in der Größenordnung von 850 Personen. (S. 119, 121). Über die Bewaffnung der Gendarmen gibt es keinerlei Angaben. Maschinenpistolen hatten sie damals jedenfalls nicht, denn über diese verfügte 1942 noch kaum die kämpfende Truppe. Es müssen also umständliche Karabiner oder Pistolen gewesen sein. Hinzu kam, daß "die meisten Einwohner des Dorfes Chelmno und zahlreiche Bewohner der umliegenden Ortschaften die Ankunft der Opfer (nachmittags) beobachteten. (S. 118) Obgleich schon während der Transporte Schreckliches geschehen sein soll, wehrte sich anscheinend niemand.

In Kulmhof angekommen, mußten die Juden — so ein Zeuge — "vor der Umzäunung des Schlosses absteigen und wurden von Polizeibeamten mit Lederpeitschen durch das Tor ins Innere des Schloßhofes getrieben". (S. 119) Wie gesagt, "die meisten Einwohner des Dorfes .... beobachteten die Ankunft der Opfer". Wozu hatte man eigentlich den Bretterzaun gebaut, um dann "Geheimaktionen" so vor der Öffentlichkeit abzuwickeln? Waren das die Methoden, wie man die "Ahnungslosen" täuschte? Rückerl selbst schildert doch unentwegt, daß sie getäuscht wurden und "alles reibungslos ablief":

> "Um den Eindruck, daß die Angekommenen gut behandelt würden, zu verstärken, wurde ihnen auch oft beim Absteigen von den Fahrzeugen geholfen." 99)

Man hielt ihnen doch auch noch freundliche Ansprachen über den geplanten Arbeitseinsatz und die zuvor notwendige Körperreinigung und Desinfizierung ihrer Kleidung. Wer nun die Ansprachen auf dem Schloßhof gehalten hat, darüber sind sich die verschiedenen Zeugen uneins. Mal war es ein "älterer Deutscher"[100)], mal waren es "verschiedene Kommandoangehörige" [101)] (S. 122), mal wollte der "Kommandant" die Ansprachen "immer selbst halten". (S. 123)

"Im Sommer 1942" sollen 200 Kinder mit einem Lkw-Transport in Kulmhof eingetroffen und dort umgebracht worden sein. (S. 133) Rückerl hat in seinem anderen Buch nur 50 - 75 Kinder im Alter von 4 - 14 Jahren erwähnt, die polnischen Untersuchungen zufolge "nicht eindeutschungsfähige Kinder aus Lidice" gewesen sein sollen, wobei er dort in einer Fußnote ergänzt, daß ein sicherer Nachweis hierfür nicht erbracht werden konnte. Geht man dieser Geschichte weiter nach, so stößt man auf einen in den Akten von Yad Vashem befindlichen Schriftwechsel vom 4. - 25. Juli 1942 über eine Gruppe von 12 "nicht eindeutschungsfähigen Kindern aus dem Protektorat Böhmen und Mähren" im Alter bis zu 15 Jahren, deren Namen, Geburtsangaben und Adressen dort genannt sind. Diese Kinder wurden der Gestapo Litzmannstadt zur weiteren Unterbringung zugeleitet. Sind Unterbringung in Litzmannstadt und Ermordung in Kulmhof schon grundsätzlich verschiedene Sachverhalte, so gibt es auch einen Unterschied zwischen 12 und 200. Doch Rückerl-Kogon-Langbein + Co-Autoren entschieden sich für 200 ermordete Kinder in Kulmhof, widersprachen sie doch ihren "Zeugen" nicht.

Da wird auch von Transporten russischer Kriegsgefangener berichtet, die in Kulmhof ankommen. Ein Zeuge aus Warthbrücken/Kolo, der für das Sonderkommando Kulmhof gerade Strohsäcke füllte — er muß dies wohl an der Straße vor dem Schloßhof gemacht haben, denn der Bretterzaun behinderte seine Sicht nicht, sein Arbeitsplatz muß schon recht ungewöhnlich gewesen sein! — erlebte seiner Schilderung zufolge die Ankunft von 2 Lkw mit je 20 russischen Kriegsgefangenen. Er sah aus 15 - 20 m Entfernung, daß diese beiden Wagen vor dem Schloß von Chelmno hielten, die Fahrer auswechselten, in den Wald von Chelmno fuhren und nach 25 Minuten wieder leer zurückkamen, vor dem Schloß erneut die Fahrer wechselten und wieder in Richtung Dabie davonfuhren. Das Beachtliche seines Sehvorganges war jedoch, daß, obgleich die abgezehrten Kriegsgefangenen die Wagen nicht verlassen hatten, er dennoch einen Beinamputierten unter ihnen sowie das Fahrtziel "unmittelbar in den Wald" festgestellt hat. Das Beachtliche der Rückerl-Kogon-Langbein + Co-Autoren bei diesem Abschnitt ist, daß sie weiteren ungenannten "Zeugen" Glauben schenken, daß "der größte Teil von ihnen" "vergast", die übrigen "erschossen" wurden, obgleich im "Waldlager" für ein "Vergasen" keine Voraussetzungen vorhanden waren, eine unterschiedliche Behandlung dieser Kriegsgefangenen kaum anzunehmen ist und im übrigen 40 Gefangene auf 2 offenen Lkw, "bewacht" von nur je einem deutschen Fahrer, gewiß nicht als Antransport "zur Ermordung" glaubhaft gemacht werden kann.

Doch zurück zu den angeblichen Vorgängen im "Schloß". Nach der Täuschungsansprache glaubten die Angekommenen, sie müßten sich für das Bad entkleiden und taten dies in "2 Zimmern im Erdgeschoß" (S. 122) oder auch "in der Halle des Schlosses" (S. 123). Die Nackten oder Halbnackten ließen sich anschließend "Richtung Bad" in den Keller führen, einen langen Gang entlang, an dessen Ausgang ein hinten geöffneter, an einer Rampe vorgefahrener Lkw die Ankommenden aufnahm.

Zwar ist nicht beschrieben, wie die eintreffenden Transporte von je 800 bis 1.000 Menschen für die Entkleidung eingeteilt wurden. Denn das konnte ja sicher nicht en gros geschehen, zumal nur von 2 - 3

98) Dort sind nur Transporte notiert vom 16.1. - 29.1. 1942; 22.2. - 2.4.1942; 4.5. - 15.5.1942 und 5. - 12.9.1942.
99) Rückerl, "NS-Vernichtungslager", S. 269.
100) Laqueur aaO. S. 160.
101) Nellessen, "Der Prozeß von Jerusalem", Düsseldorf - Wien 1964, S. 56 f. + Rückerl, "NS-Vernichtungslager", S. 269.

"Gaswagen" die Rede ist, die da an der Rampe aufgestellt waren. Kein einziger Zeuge geht darauf ein. Dagegen weiß man aber, wieviel Posten, also Wachmannschaft im "Schloß" vorhanden waren: Insgesamt 9 - 12 Beamte. (S. 124) Da gab es den Posten am Eingangstor zum Schloßhof, der das Tor zu öffnen und zu schließen hatte, aber anschließend auch noch die 2 Räume zu bewachen hatte, in welchem sich die Juden entkleiden mußten. Ein 2. Posten stand im Kellergang des Schlosses und hatte die Aufgabe, dafür zu sorgen, daß die Juden im Kellergang nicht stehen blieben, sondern den bereitgestellten "Gaswagen" bestiegen. Aber dieser Posten hatte noch mehr zu tun: er mußte 2 Werkstatträume bewachen, "in welchem jüdische Schneider und Schuster tätig" waren. Ein 3. Posten mußte an der Rückseite des Schlosses pendeln und die Fenster bewachen, vornehmlich auch jener Räume, in denen jüdische Arbeitskommandos tätig waren. Da der Postendienst rund um die Uhr wahrgenommen werden mußte, hatten sich die 9 - 12 Beamten entsprechend abzulösen. (S. 124) — Rückerl-Kogon-Langbein + Co-Autoren haben zu diesem Sachverhalt nichts weiter zu sagen: Tausend Eintreffende, im Keller und in sonstigen Räumen jüdische Arbeitskommandos, 3 Posten am Ort, die übrigen 6 - 9 auf Freizeit, vielleicht noch 3 Lkw-Fahrer, Bewaffnung eines jeden mit je einer Pistole, — und alles läuft ab "wie Himmler es will" bis zu 360.000 Ermordeten!

Es ist schon unglaublich!

Bleibt noch zu erwähnen, daß nach Schließen der Flügeltüren in die geschlossenen Kastenaufbauten der Lkw die Motorabgase eingeleitet werden, ausgerechnet bei Leerlauf neben dem Schloß, so daß Schreien und Stöhnen zu hören ist, was jedoch die noch im Schloß Befindlichen nicht beunruhigt, sondern sie lassen kurz darauf dasselbe mit sich machen. Erst nachdem alle Opfer an den Abgasen erstickt seien, seien die Wagen in ein nahegelegenes Waldgebiet abgefahren, wo ein jüdisches "Waldkommando" Massengräber hatte ausheben müssen, — und das ausgerechnet im Winter, wo die Erde steinhart gefroren war. Ein Zeuge präzisiert: Ende 1941, zwei Tage vor Neujahr. [102)]

Indessen, die Massengräber hätten im Sommer 1942 zu Schwierigkeiten geführt.

> "An mehreren Stellen ... sprudelte förmlich in dicken Strahlen Blut oder eine blutähnliche Flüssigkeit hervor und bildete in der Nähe des Grabes große Lachen." 103)

Als Folge davon wurden die Leichen wieder ausgegraben. Neue "Direktive von Himmler" war ja zudem, "sämtliche Spuren zu beseitigen". Sie wurden dann in offenen Gruben oder auch in Verbrennungsöfen verbrannt. Das geschah im Sommer 1942 oder im Herbst 1942 oder Ende 1942 bis Frühjahr 1943. Es hängt vom Autoren ab, den man gerade zur Hand hat.[104)] Am unkompliziertesten macht es sich Klee, der sich mit der unverbindlichen Formel *"später"* aus der Affaire zieht. [105)]Man weiß auch nicht, ob es e i n e n [106)] oder z w e i (S. 115) oder mehrere [107)] solcher Öfen gab, ob sie nicht aus der Erde herausragten und keine Schornsteine hatten (S. 115) oder einen 4 - 5 m hohen Schornstein. [103)]

Doch, man weiß es: Mitglied des "Sonderkommandos Lange", Polizei-Oberwachtmeister Bruno Israel, gab zu Protokoll:

> "Die Krematoriumsöfen hatten eine Breite von etwa 10 m und eine Länge von etwa 5 - 6 m. Sie ragten nicht aus der Erde heraus. Sie hatten keine Schornsteine. Sie verjüngten sich nach unten, wo die Roste angebracht waren, die aus Eisenbahnschienen entstanden. Die kürzeren Schienen sind die Roste; die längeren dagegen dienten der Tarnung der Krematoriumsöfen vor Fliegern. Diese Schienen wurden über die Gruben gelegt und mit Blech abgedeckt. Über jede Schicht Leichen wurde in dem Ofen eine Schicht Holzscheite gelegt. Soviel ich mich erinnere, wurde der Ofen von unten angezündet. Derjenige, der das Feuer anmachte, mußte sich durch das Aschenloch hindurch unter die Roste begeben. Ich möchte bemerken, daß zu dem Aschenkasten ein Korridor in der Erde führte, der sowohl der Luftzufuhr als auch dem Entfernen der Asche diente. Die Leichen verbrannten rasch; es wurden ständig neue hinzugeworfen." (S. 115)

Wie gesagt, das Ganze spielte sich in tiefer Erde ab und war oben mit Blech abgedeckt. — Man kann getrost davon ausgehen, daß alles Blech ist, was dieser Zeuge "erlebt hat"! Doch dies ficht Rückerl-Kogon-Langbein + Co nicht an!

Man weiß eigentlich nicht, was von dem vielen Unrat noch alles seziert werden sollte, um aufzuzeigen, wie diese ganze Geschichte von dem "Vernichtungslager Kulmhof" zusammengesetzt ist. Da versuchte jemand Scheiterhaufen zu bauen und diese mit Dynamit zu sprengen, "um die Spuren zu beseitigen". Und obgleich sich das als zweckwidrig erwiesen hatte, wurde dennoch der Kommandant von Auschwitz, Rudolf Höß, nach Kulmhof befohlen, um diese Methode zu studieren. [94)]

Die vorliegende Analyse des Buches "Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas", das sowohl vom Bundesjustizministerium (Schreiben v. 25. März 1985, siehe S. 5) als auch vom Institut für Zeitgeschichte in München (Schreiben vom 6.3.1985) als Dokumentation zur deutschen Geschichte angepriesen wird, ist lediglich der erste Teil. Wir müssen der Ungeheuerlichkeiten wegen, die dieses Buch mit offizieller Befürwortung und damit Unterstützung den Völkern der Welt präsentiert, noch einmal darauf zurückkommen. Auch das Kulmhof-Thema ist noch keineswegs vollständig erfaßt. — Kein Wunder, wenn das Anzweifeln unter Strafe gestellt werden sollte!

102) Nellessen aaO. S. 140
103) Rückerl, "NS-Vernichtungslager", S. 274.
104) Rückerl aaO. S. 273, 280 + Hilberg aaO. S. 661.
105) Klee, "Euthanasie im NS-Staat", S. 372.
106) Rückerl, "NS- Vernichtungslager", S. 273, 274.
107) Klee, "Euthanasie im NS-Staat', S. 372 + Hilberg aaO. S. 661 + Nellessen aaO. S. 57.